Jahres-Bericht

der

Handelskammer

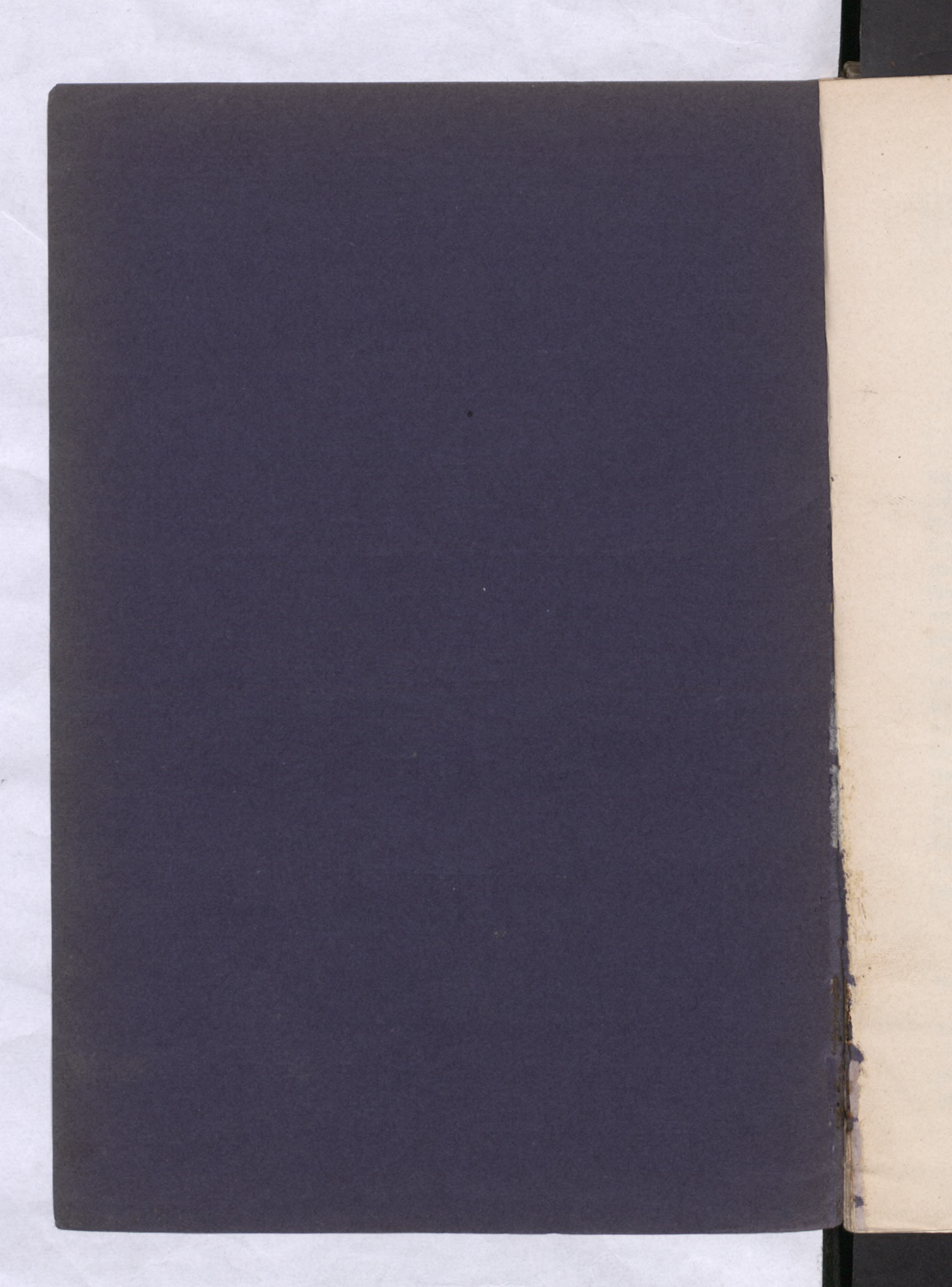
zu

Thorn

für das Jahr 1905.

1906.

Buchdruckerei der Thorner Ostdeutschen Zeitung Ges. m. b. H., Thorn.



Jahres-Bericht

der

Handelskammer

zu

Thorn

für das Jahr 1905.

1906.

Buchdruckerei der Thorner Ostdeutschen Zeitung Ges. m. b. H., Thorn

Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

Trotz der unsicheren politischen Weltlage hat sich das Wirtschaftsjahr 1905 den beiden guten Vorjahren würdig angereiht, wenn es auch nicht an Hemmungen und Störungen gefehlt hat. Aus dem ganzen Reiche wird gemeldet, daß die Industrie gut beschäftigt war, zeitweise derart, daß die Arbeitskräfte zu mangeln begannen, und wenn auch zweifellos dieser erhöhte Beschäftigungsgrad zum Teil darauf zurückzuführen ist, daß man noch möglichst viel exportieren wollte, bevor die neuen Handelsverträge mit ihren höheren Zöllen in Kraft traten, so läßt sich doch nicht verkennen, daß auch die Konsumkraft der deutschen Bevölkerung erfreulich zugenommen hat. Einen deutlichen Beweis der wirtschaftlichen Besserung bilden die gestiegenen Einnahmen der deutschen Eisenbahnen und die Ziffern des auswärtigen Handels. Der Wert der deutschen Einfuhr ist von 6321 Millionen Mark im Jahre 1903 auf 6864 Millionen Mark im Jahre 1904 und auf 7046 Millionen Mark im Jahre 1905 gestiegen, während die Ausfuhrzahlen sich in der angegebenen Zeit von 5130 auf 5315 und 5692 Millionen Mark erhöht haben. Glücklicherweise zeigen nicht nur die uns zugegangenen Geschäftsberichte, sondern auch die Verkehrszahlen, daß auch unser Bezirk an dem wirtschaftlichen Aufschwung teilgenommen hat. So betrug der Geschäftsumsatz der Thorner Reichsbankstelle

1902	1903	1904	1905
311	339	362	401 Millionen Mark.

Der Bestand der Einlagen in den städtischen und Kreissparkassen in Thorn, Kulm, Briesen und Strasburg hat sich, wie folgt, gehoben.

Ende 1902	Ende 1903	Ende 1904	Ende 1905
14 610 239 Mk.	15 802 109 Mk.	16 813 234 Mk.	18 150 973 Mk.

Auch der Weichselumschlagsverkehr weist höhere Zahlen auf, und wenn der Güterverkehr auf den Thorner Bahnhöfen nur unwesentlich gestiegen ist, so liegt dies daran, daß der Versand von Kleie infolge der

1*

noch zu schildernden Schwierigkeiten des russischen Futtermittelimports um etwa 20000 t zurückgegangen ist.

Soweit in den eingegangenen Geschäftsberichten Klagen laut werden, beziehen sie sich allermeist darauf, daß die Verkaufspreise der Fertigfabrikate mit der Steigerung der Rohstoff- und Halbfabrikatpreise nicht Schritt zu halten vermochten. Dies ist leicht erklärlich, wenn man bedenkt, daß die Kartellierung in der Produktion der Rohstoffe und der Halbfabrikate viel weiter fortgeschritten ist und wegen der größeren Gleichmäßigkeit der Produkte viel weiter fortschreiten konnte, als bei der Herstellung der Fertigfabrikate. Dazu kommt noch, daß wegen der Erschwerung der Lebenshaltung durch die hohen Fleischpreise fast überall eine Steigerung der Arbeitslöhne eingetreten ist, und man mag aus alledem ersehen, daß trotz vermehrter Umsätze das Ergebnis für einen großen Teil von Industrie und Handel der glänzenden Außenseite nicht entsprochen hat. Unser Antrag, zur Linderung der Fleischnot russische Schweine einzulassen zur Abschlachtung in dem Thorner Schlachthaus, das mit der Eisenbahn verbunden ist und daher eine gefahrlose Einbringung gewährleistet, ist leider erfolglos geblieben.

Von ausschlaggebender Bedeutung für unseren Bezirk sind stets die Ergebnisse der Ernte. Die großartige Getreideernte des Jahres 1904 hat unserem Getreidehandel und unserer Müllerei guten Umsatz und guten Nutzen gebracht, während dagegen die neue Ernte sowohl nach Menge als auch nach Qualität des Getreides hinter der des Vorjahres bedeutend zurücksteht. Allerdings sind dafür Futterkräuter, Kartoffeln und Rüben besser geerntet worden, und man darf wohl hoffen, daß nunmehr die überhohen Fleischpreise wieder zu einem normalen Niveau zurückkehren werden. Wenn auch die bevorstehende Ernte den Erwartungen entspricht, die man in sie setzen darf, so dürften unsere Landwirte keinen Grund mehr haben, Klage zu führen, zumal da ja auch die neuen Handelsverträge ihnen höhere Getreidepreise in sichere Aussicht stellen.

Von den Störungen und Hemmungen, denen unser Bezirk bei seiner Lage stark ausgesetzt war, sind in erster Reihe zu nennen die dem Wirtschaftsleben Rußlands so nachteiligen Folgen des russisch-japanischen Krieges und der inneren russischen Wirren. Allerdings wird, wenn man von vorübergehender Ausfuhr von Gerste und Roggen absieht, fast nichts nach Rußland ausgeführt, was in unserem Bezirk gewonnen ist, so daß von einem Rückgang der Ausfuhr nach Rußland nur unsere Grenzspediteure Nachteile haben. Es ist übrigens dabei bemerkenswert, daß zwar die Ausfuhr nach Rußland über Alexandrowo schwächer war als

in den dem Kriege vorangegangenen Jahren, daß dagegen keine größeren Zahlungseinstellungen im Kreise der Lodzer und Warschauer Kaufmannschaft zu beklagen waren. Es muß rühmend hervorgehoben werden, daß bei der russischen Industrie und dem Handel das Bestreben hervortrat, trotz der schwierigen Zeiten den Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Sehr schwierig war es nur für unsere Spediteure, während des Bahn- und Poststreikes den Verkehr aufrecht zu erhalten, was zeitweise nur durch Anstellung besonderer Kuriere zu erreichen war.

Von ungleich größerer Wichtigkeit als die Ausfuhr ist für unseren Bezirk die Einfuhr aus Rußland, und zwar kommen hierbei vor allem Getreide, Futtermittel und Holz in Betracht. Die Einfuhr von Holz hatte unter den russischen Wirren fast gar nicht zu leiden, und sie entwickelte sich derart günstig, wie sie es seit vielen Jahren nicht gewesen. Es kamen auf der Weichsel fast 2300 Holztraften an gegen etwa 1500 im Jahre vorher, und es wurden trotz dieser großen Einfuhr recht hohe Preise erzielt. Störend wirkte nur die wegen der Choleragefahr notwendige Überwachung des Holzverkehrs mit den durch die sanitäre Untersuchung erwachsenden Unkosten. Die nachteiligen Wirkungen der russischen Unruhen werden sich für den Holzhandel erst bei der diesjährigen Holzeinfuhr bemerklich machen, da der Holzeinkauf für den russischen Holzhändler wegen Geld- und Kreditmangel schwieriger war, so daß die Holzeinfuhr 1906 wohl nur $^{2}/_{3}$ der vorjährigen Zufuhr betragen wird, wobei allerdings nicht zu vergessen ist, daß an dieser geringeren Einfuhr auch der zu milde Winter, der den Transport der Hölzer von den Holzschlägen nach dem Wasser erschwerte, Schuld trägt. Schwierig wurde aber die Lage für den Transport russischer Futtermittel. Hatten wir im Vorjahre schon darüber zu klagen, daß infolge des Wagenmangels in Rußland die Futtermittel monatelang auf den Stationen lagerten, so ist die Lage im Jahre 1905 noch bedeutend schlechter geworden. Wir haben durch eine Umfrage Anfang Februar festgestellt, daß Futtermittel noch nicht abgerollt waren, die bereits im August 1905 auf russischen Stationen aufgeliefert worden waren. In welchem Zustande die Ware, die zum Teil wegen Überfüllung der Lagerräume im Freien aufgestapelt wurde, hier ankam, läßt sich leicht denken. Wir haben alle Hebel in Bewegung gesetzt, um eine Besserung in den auch sonst sehr mißlichen Verhältnissen des Imports russischer Futtermittel herbeizuführen, doch bis jetzt noch ohne wesentlichen Erfolg, wenn auch seit Februar d. Js. die Zufuhren etwas reichlicher ankommen.

Was schließlich die Einfuhr russischen Getreides anlangt, so ist diese ja in den letzten Jahrzehnten in unserem Bezirk nie mehr zu einer

größeren Bedeutung gelangt. In der Hauptsache kauften unsere an der Grenze gelegenen Mühlen polnisches Getreide zur Mischung. Diese Ankäufe werden, nachdem der Getreidezoll so erheblich heraufgesetzt worden ist, sich wohl beträchtlich mindern, um so mehr, als sich unter Berücksichtigung dieser Zollverhältnisse in letzter Zeit auf polnischer Seite verschiedene Mühlen etabliert haben, die dem deutschen Müller das Mahlgut entziehen. So wird wohl für uns die Einfuhr russischen Getreides noch geringer werden, als sie leider schon war.

Hoffen und wünschen wollen wir aber, daß die russischen Wirren Rußland zu einem wirklichen Verfassungsstaat machen, und daß die tausend Schwierigkeiten, die jetzt mit dem Verkehr mit Rußland verbunden sind, gehoben werden, und zwar halten wir vor allen Dingen die Aufhebung der Paßschwierigkeiten, die den Grenzverkehr in so engen Schranken halten, für ein unbedingtes Erfordernis. Wenn Rußland für möglichst freie Entwickelung und möglichst ungehemmten Verkehr sorgt, so kann man wohl erwarten, daß das große Reich aus den finanziellen und sonstigen Schwierigkeiten sich langsam aber sicher herausarbeitet. Dann wird man dort hoffentlich auch wieder dem Plan einer Regulierung der russischen Weichsel nähertreten, um so eher als dieser Plan kurz vor Ausbruch des russisch-japanischen Krieges von dem damaligen Verkehrsminister Chilkow schon ernstlich ins Auge gefaßt worden war. Es ist doch auch ein Jammer, daß diese bedeutende Wasserstraße, die die Länder Oesterreich, Rußland und Deutschland verbindet und die vermöge ihrer großen Nebenflüsse einen beträchtlichen Teil des Russischen Reiches zu ihrem Stromgebiete zählt, einen so geringen Verkehr aufweist. Auch die Regulierung der preußischen Weichsel konnte naturgemäß bisher keine ausreichende Hilfe bringen, ja sie ist zum Teil vergebliche Arbeit, da die aus der unregulierten russischen Weichsel herandrängenden Sandmassen immer wieder das Fahrwasser verschlechtern. Eine Regulierung der russischen Weichsel müßte den Verkehr auf diesem Strom nebst seinen Nebenflüssen bald vervielfachen, und die Ausgaben würden sich reichlich lohnen.

Es wird ja leider noch viel Wasser die Weichsel herabkommen, ehe unser Wunsch erfüllt wird, und bis dahin wird der Strom hauptsächlich als Zufuhrstraße für russische und galizische Hölzer dienen. Es ist dies übrigens keine kleine Aufgabe, wenn man bedenkt, daß im Vorjahr der Wert des auf der Weichsel eingeführten Holzes über 50 Millionen Mark betrug. Angesichts dieser Werte ist es erfreulich, feststellen zu können, daß die Schwierigkeiten des Landankaufs, die sich dem Projekte des Holzhafens bisher entgegenstellten, nunmehr gehoben

und die Erdarbeiten bereits ausgeschrieben sind. Der Holzhafen bei Thorn wird also wohl noch im Laufe dieses Sommers in Angriff genommen werden können und hoffentlich mit möglichster Beschleunigung fertiggestellt werden. Da auch das Projekt der Kleinbahn Thorn-Scharnau, deren wichtigste Aufgabe es ja sein wird, den Verkehr mit dem Holzhafen zu vermitteln, seiner Erfüllung näher gerückt ist und auch in den Kreisen des Holzhandels und der Holzindustrie das Interesse für den Hafen sich lebhafter äußert, so sehen wir freudig dem Zustandekommen dieser für unseren Bezirk und namentlich für die Stadt so wichtigen Anlage entgegen. Wir sind überzeugt, die Stadt Thorn wird es nie zu bereuen haben, daß sie den Mut hatte, dieses Unternehmen gemeinsam mit dem Staate zu finanzieren.

Die von uns seit Jahren angestrebte Weiterführung der Eisenbahn Kulm-Unislaw bis Thorn ist von dem Landtage inzwischen genehmigt worden, und da auch der neue Bahnhof Mocker bald in Angriff genommen werden dürfte, so erfahren unsere Verkehrsverhältnisse auch hier eine namhafte Besserung. Ferner hat im Herbst der Andrang auf der Uferbahn gezeigt, daß diese wieder einmal an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen ist und einer Gleiserweiterung dringend bedarf. Die Eisenbahndirektion zu Bromberg hat sich von der Notwendigkeit einer Erweiterung überzeugen lassen, und man darf daher annehmen, daß bereits im Herbst d. Js. der Verkehr auf der Uferbahn sich auch bei größerem Andrange ungehindert vollziehe.

Erfolglos geblieben ist leider unser Antrag, auf der Weichselbrücke bei Thorn ein zweites Gleis zu legen. Wenn wir auch nicht verhehlen wollen, daß wir glaubten, bei Annahme dieses Antrags müsse der Bau einer zweiten Brücke, die doch für Thorn eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist, sofort in Angriff genommen werden, so waren für uns bei der Einbringung des Antrags doch in erster Reihe die Gefahren ausschlaggebend, die dem Eisenbahnverkehr auf der Brücke bei der jetzigen Eingleisigkeit drohen. Wir wollen hoffen, daß wir nicht zu schwarz gesehen haben.

Leider bestehen die von uns schon sattsam geschilderten Schädigungen des Handels durch Verquickung der Ansiedelungskommission mit der Organisation der Raiffeisengenossenschaften, durch Bevorzugung der Landwirte bei Einkäufen des Proviantamts und bei Verkäufen des Kalisyndikats sowie durch eisenbahntarifarische Maßregeln zugunsten der Landwirtschaft fort. Der Verband der amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens hat sich alle erdenkliche Mühe gegeben, auf eine Beseitigung dieser ungleichen und ungerechten Behandlung und auf

Abschaffung der steuerlichen Bevorzugung der landwirtschaftlichen Genossenschaften hinzuwirken, ohne jedoch bisher einen nennenswerten Erfolg zu erzielen.

Die Arbeiterverhältnisse waren fast durchweg gut, und es sind nur in Thorn einige Ausstände vorgekommen, durch die die Arbeiter Lohnverbesserungen anstrebten und erzielten. In einem großen Teil der Betriebe haben die Unternehmer freiwillig den Arbeitern angesichts der verteuerten Lebensmittel erhöhte Löhne zugestanden. An ungelernten Arbeitern machte sich stellenweise ein nicht unerheblicher Mangel fühlbar, auch hat es in einzelnen Betrieben zuzeiten an qualifizierten Arbeitern gefehlt. Hier könnte man vielleicht durch den Bau von Arbeiterwohnungen, deren Erwerb den Arbeitern durch bequeme Zahlungsart erleichtert würde, eine Besserung schaffen.

Wie die Berichte der Ziegeleien, Schneidemühlen und Baumaterialienhandlungen ergeben, wurde im ganzen Bezirk eifrig gebaut, und da Ende des Jahres mildes Wetter herrschte und auch im Frühjahr schon zeitig die Tätigkeit wieder begonnen werden konnte, so haben Bauunternehmer und Bauarbeiter guten Verdienst gehabt. Es wurden nicht nur viele Privatbauten hergestellt, sondern auch große öffentliche Bauwerke, so in Thorn das Prachtgebäude der Reichsbank und die große Gewerbeschule. In dieser Schule sollen nicht nur die kaufmännische und gewerbliche Fortbildungsschule untergebracht werden, sondern es sollen auch im Herbst noch drei weitere gewerbliche Schulen darin Platz finden, nämlich eine Handelsschule, eine Haushaltungsschule für Mädchen und eine Baugewerkschule. Es ist freudig zu begrüßen, daß es unserer rührigen und energischen Stadtverwaltung gelungen ist, Thorn dadurch zu einem Mittelpunkte des gewerblichen Unterrichtswesens zu machen.

In Thorn ist in den letzten Jahren auch auf anderen Gebieten alles geschehen, um die Stadt zu neuer Blüte zu bringen, so durch die Eingemeindung von Mocker, die Walldurchbrüche, den Bau des Theaters und verschiedener Schulen. Dies hat schon jetzt seine vorteilhafte Wirkung auf die gewerbliche Entwickelung nicht verfehlt, und man darf mit Sicherheit annehmen, daß namentlich nach Fertigstellung des Holzhafens und des Bahnhofes Mocker nicht nur die bestehenden Werke sich ausdehnen, sondern auch neue Betriebe sich hier ansiedeln werden. Dann muß man aber erwarten, daß auch der Staat das seine zu dieser Entwickelung beitrage und zwar in erster Linie durch den Bau einer neuen Weichselbrücke, die den Verkehr zwischen Thorn und dem Hauptbahnhof erleichert.

Verhandlungen der Handelskammer.

I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

Entwurf einer neuen Maß- und Gewichtsordnung.

Bei den Verhandlungen über den Entwurf einer neuen Maß- und Gewichtsordnung wurde von verschiedenen Seiten der Wunsch geäußert, daß der Zwang zur Eichung und Nacheichung nicht nur auf die Fässer für Obstwein und Bier, sondern auch auf die Fässer für Trinkbranntwein ausgedehnt werde. Infolgedessen wandte sich die Kaiserliche Normal-Eichungs-Kommission an die Handelsvertretungen mit der Frage, ob und in welchem Umfange ein Bedürfnis zur Eichung von Fässern vorliege, in denen dem Käufer Trinkbranntwein überliefert werde und ob die Fässer für Trinkbranntwein nach der Art ihrer Veränderlichkeit den Weinfässern gleichzustellen und daher in dreijährigen Fristen nachzueichen wären, oder wie die Bierfässer einer Nacheichung bereits nach 2 Jahren bedürften. Wir erwiderten darauf unter dem 17. Juli:

„Bereits im Vorjahre haben wir uns auf Anfrage des deutschen Handelstages hin gegen die Ausdehnung des Eichzwangs auf Branntweinfässer ausgesprochen. Auch wenn die Lagerfässer, sowie Fässer, aus denen im Geschäftslokal Trinkbranntwein verzapft wird, von dem Eichzwang nicht berührt werden sollten, können wir in dem Eichzwang weder für Käufer noch Verkäufer von Trinkbranntwein einen Vorteil sehen. Die Fässer, in denen dem Käufer Trinkbranntwein übersandt wird, werden schon heute durchgehend von den Verkäufern selbst geeicht, wobei der Rauminhalt entweder darauf geschrieben oder mittelst Stempel eingedrückt wird. Diese private Eichung genügt vollständig, da sich ja der Käufer durch Nachmessen leicht von der Richtigkeit der Inhaltsangabe überzeugen kann. Da die verhältnismäßig dünnwandigen Fässer beim Transport leicht beschädigt werden, findet fast bei jeder

Rücksendung eine Nacheichung statt, und dies ist notwendig, da sich sonst Abweichungen von 5 und mehr Prozent zeigen würden. Sollte daher der Eichzwang auf die Fässer für Trinkbranntwein ausgedehut werden, so würde eine Nacheichungsfrist von 2 Jahren dem Bedürfnisse ganz und gar nicht genügen. Bei einer so langen Nacheichungsperiode würde der reelle Verkäufer doch gezwungen sein, die Fässer öfter nachzuprüfen und den veränderten Rauminhalt zu vermerken. Wenn die amtliche Eichung wirklich von Nutzen sein sollte, so müßte sie bei jedem Faß jährlich mindestens 6—8 Mal vorgenommen werden, und dies ist doch schon aus technischen Gründen ausgeschlossen und würde auch, abgesehen von der Belästigung des Handels, eine enorme Überlastung der Eichämter herbeiführen, da die größeren Destillationen meist mehrere tausend Fässer im Verkehr haben. Wir müssen uns aus den angeführten Gründen gegen die Ausdehnung des Eichzwanges auf die Fässer für Trinkbranntwein aussprechen".

Ersatzpflicht bei Tierschäden.

„Der Herr Minister für Handel und Gewerbe sandte unter dem 8. Juli den Handelsvertretungen folgendes Rundschreiben:

Der Reichstag hat in seiner Sitzung vom 24. Mai d. J. bei der Beratung des Antrags der Abgeordneten von Treuenfels und Genossen, betreffend Abänderung des § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, mit großer Mehrheit beschlossen:

> die verbündeten Regierungen zu ersuchen, baldmöglichst einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen dem § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuchs folgender zweiter Satz hinzugefügt wird:
>
> > Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Schaden durch ein Haustier verursacht wird, das dem Tierhalter zur Ausübung seines Berufs oder seiner Erwerbstätigkeit dient oder seinem Unterhalte zu dienen bestimmt ist, und entweder der Tierhalter bei der Beaufsichtigung des Tieres die im Verkehr *übliche* Sorgfalt beobachtet oder der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Der Beschluß des Reichstags entspricht den Wünschen, die in weiten Kreisen, namentlich in der ländlichen Bevölkerung, bestehen und in Eingaben und Petitionen der zur Vertretung der landwirtschaftlichen Interessen berufenen Organe vielfach zum Ausdruck gelangt sind. Eine Milderung der den Besitzern von Tieren durch den § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuchs auferlegten Haftpflicht wird hier überall als ein dringendes Bedürfnis bezeichnet. In gleichem Sinne haben sich aus gewerblichen Kreisen namentlich Vertetungen von Lohnfuhrunternehmern

ausgesprochen. In der Tat läßt sich nicht bestreiten, daß die Vorschrift des § 833 unter Umständen zu großen Härten und Unbilligkeiten führt; schon die zahlreichen Entscheidungen des Reichsgerichts, welche in Prozessen über den Ersatz von Tierschäden ergangen sind, stellen dies außer Zweifel.

Bevor indessen eine Entschließung darüber getroffen werden kann, ob dem Beschlusse des Reichstags Folge zu geben ist, wird es erforderlich sein, zunächst noch näher festzustellen, wie die Verhältnisse sich unter der Herrschaft des § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuchs tatsächlich entwickelt haben. Ich ersuche Sie daher, mir durch die Hand des Herrn Regierungs-Präsidenten zu berichten,

1. welche Erfahrungen in den Kreisen der Handel- und Gewerbetreibenden Ihres Bezirks mit der Vorschrift gemacht worden sind.
2. Auch würde es von Wert sein, einen Anhalt dafür zu gewinnen, inwieweit die zum Schadensersatz herangezogenen Tierhalter gegen ihre Haftpflicht versichert waren.
3. Ich stelle Ihnen anheim, Sich zugleich über die Frage einer Änderung des § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu äußern".

Wir erwiderten darauf unter dem 21. August, daß die Haftpflicht für Tierschäden nach der jetzt gültigen Bestimmung des § 833 des Bürgerlichen Gesetzbuchs allgemein als zu weitgehend angesehen werde, zumal da die Rechtsprechung weit über die Absichten des Gesetzgebers hinausgegangen sei. Infolge dieser strengen Haftpflicht habe sich die Mehrzahl der Tierhalter dagegen versichert. Eine mildere Fassung des § 833 sei erwünscht, und die durch den Reichstagsbeschluß beantragte Abänderung könne nur mit Freuden begrüßt werden.

Gerichtsvollzieherordnung.

Der Verband der amtlichen Handelsvertretungen Posens und Westpreußens hatte in seiner Sitzung vom 20. Juni beschlossen, den Deutschen Handelstag zu ersuchen, zunächst Erhebungen über die Wirkungen der am 1. Oktober 1900 in Kraft getretenen preußischen Gerichtsvollzieherordnung anzustellen und darauf den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Vollversammlung zu setzen. Daraufhin wandte sich der Handelstag an seine Mitglieder mit der Bitte, über Erfahrungen, die mit der preußischen Gerichtsvollzieherordnung gemacht worden seien, zu berichten. Wir teilten dem Handelstag unter dem 7. Dezember nachstehendes Resultat unserer Umfrage mit:

„Es steht fest, daß das Interesse der Gerichtsvollzieher an einer schleunigen und erfolgreichen Erledigung der ihnen übergebenen Auf-

träge ganz gewaltig abgenommen hat. In den häufigen Fällen, in denen dem Gläubiger nur durch rasches, energisches Zugreifen und durch umsichtiges Handeln des Gerichtsvollziehers geholfen werden kann, d. h. also namentlich dann, wenn der Gläubiger einem böswilligen und gewissenlosen Schuldner gegenübersteht, der durch geschickte Manipulationen es versteht, seine pfändbare Habe der Zwangsvollstreckung zu entziehen, versagt heute der Gerichtsvollzieher nur allzu oft. Die häufige Erfolglosigkeit der Pfändungen, die nur zum kleinen Teil ihren Grund in der Einschränkung der pfändbaren Sachen findet, ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß es dem Gerichtsvollzieher ziemlich gleichgültig ist, welchen Erfolg seine Tätigkeit hat. Diese Gleichgültigkeit findet zuweilen auch darin ihren Ausdruck, daß der Gerichtsvollzieher in seinem Benehmen dem Publikum gegenüber, das ihm Aufträge bringt, zu wünschen übrig läßt.

Wenn man hervorgehoben hat, daß die neue Gerichtsvollzieherordnung wenigstens den Schuldnern zugute komme, gegen die früher die Gerichtsvollzieher oft mit großer Härte und Rücksichtslosigkeit vorgingen, so ist auch dies letzten Endes nicht richtig, denn jedenfalls führt die häufige Erfolglosigkeit der Pfändungen dazu, daß man bei der Gewährung von Kredit viel vorsichtiger verfährt als früher.

Eine weitere nachteilige Folge der neuen Gerichtsvollzieherordnung erwähnten wir bereits in unserem, dem deutschen Handelstage zugegangenen Schreiben vom 17. November 1904. Gegen den Nachteil, daß der Staat für diejenigen Schäden, die der Gerichtsvollzieher seinen Auftraggebern zufügt, keine Haftung übernimmt, konnte man früher sich einigermaßen dadurch schützen, daß man den zuverlässigsten Gerichtsvollzieher des Bezirks auserwählte, was jedoch jetzt, nachdem jedem Gerichtsvollzieher ein bestimmter Bezirk zugewiesen ist, ausgeschlossen ist.

Es wäre sonach wünschenswert, daß die alte Ordnung wiederhergestellt werde, jedenfalls insoweit, als dem Publikum die Wahl unter den Gerichtsvollziehern des Landgerichtsbezirks freigestellt werde, und daß dem Gerichtsvollzieher selbst bei Erfüllung die ihm übertragenen Aufträge ein größerer Anteil an den Gebühren zufalle. Bis zum Erlaß der neuen Bestimmungen müßte aber zum Schutz der Auftraggeber jedenfalls die Dienstaufsicht über die Gerichtsvollzieher erheblich verschärft und von den Aufsichtsbeamten nicht nur die Ausführung der Zwangsvollstreckungen, sondern auch die Art der Ausführung sorgfältig von Amtswegen geprüft werden.

Entwurf eines Gesetzes über die Ordnung des Reichshaushalts.

Mit dem Entwurf eines Gesetzes über die Ordnung des Reichshaushalts und die Tilgung der Reichsschuld beschäftigte sich die Kammer in ihrer Vollsitzung vom 6. Januar. Die Entwürfe wegen Änderung des Brausteuergesetzes und des Tabaksteuergesetzes wurden der ständigen Kommission überwiesen, deren Beschlüsse der Abstimmung in der Plenarversammlung des deutschen Handelstages zu Grunde gelegt werden sollten. Der Gesetzentwurf über die Zigarrettensteuer wurde von der Kammer nicht gebilligt, da die geplante Steuer viel zu hoch und die vorgesehene Art der Besteuerung eine große Belästigung für Produktion und Verkehr bilden würde. Mit aller Schärfe sprach sich die Versammlung gegen die Änderung des Reichsstempelgesetzes aus, dagegen wurden keine Einwendungen gegen die Besteuerung der Erbschaften vorgebracht.

Die ständige Kommission beschloß, daß der Vertreter der Handelskammer in der Vollversammlung des deutschen Handelstages zur Brausteuervorlage, wie folgt, Stellung nehmen sollte:

„Dem Antrag des Ausschusses des deutschen Handelstages vom 18. Januar entsprechend soll das Einverständnis mit einer Erhöhung der Biersteuer erklärt werden. Falls es zu einer Abstimmung über die zu empfehlende Steuerform kommen sollte, soll die folgende Staffel befürwortet werden.

Bei Verwendung von	500	dz	Malz	6	Mk.	für	1	dz
„ „ „	500—2500	„	„	7	„	„	„	„
„ „ „	2501—5000	„	„	8	„	„	„	„
„ „ „	5001—7500	„	„	9	„	„	„	„
„ „ „	7501—10000	„	„	10	„	„	„	„
„ „ „	über 10000	„	„	12	„	„	„	„

Zum Gesetzentwurf wegen Abänderung des Tabaksteuergesetzes faßte die ständige Kommission folgenden Beschluß:

„Der neue Entwurf der verbündeten Regierungen, betreffend die Erhöhung der Tabaksteuer, wird sich nicht durchführen lassen, ohne das deutsche Tabaksgewerbe auf das Schwerste zu schädigen und in seiner Entwickelung zu hemmen. Es würden dadurch die etwa 200000 in der Tabakindustrie beschäftigten Arbeiter in ihrem Verdienst geschmälert und auch noch zahlreiche weitere, mit der Tabaksindustrie verbundenen wirtschaftlichen Existenzen in ihrem Gewerbe erheblich beeinträchtigt werden. Eine weitere nachteilige Folge würde die Verlegung eines großen Teils der norddeutschen Tabakindustrie nach Süddeutschland sein.

Mit aller Energie muß aber die differenzielle Verzollung des Rohtabaks, je nachdem dieser für Zigarren- oder Zigarettenfabriken oder für Fabrikation von Rauch- und Schnupftabaken Verwendung finden soll, bekämpft werden, weil durch die sonst notwendige Zollaufsicht, die dazu noch wegen der Zersplitterung der Tabaksfabrikationsstätten einen großen Teil des Zollbetrags absorbieren würde, die Tabak- und Zigarrenfabriken ganz erheblich belästigt und beschwert werden würden.

Gegen eine angemessene Erhöhung des Zolls auf ausländische Fabrikate, möglichst in Form eines Wertzolls, läßt sich nichts einwenden, dagegen ist der Tabakzoll und die Tabaksteuer in der geplanten Erhöhung wegen der damit verbundenen Schädigung der Tabakindustrie abzulehnen".

Regelung des Verkehrs mit Kuhmilch.

Ende Dezember übersandte uns der Herr Oberpräsident einen von den zuständigen Ministerien ausgearbeiteten Entwurf von Grundsätzen für die Regelung des Verkehrs mit Kuhmilch zur gutachtlichen Äußerung. Wir haben den Entwurf unter Zuziehung von Sachverständigen geprüft und nachstehende Wünsche geäußert:

Zu A 1 Punkt 4.

„Nach dem Entwurf soll Milch nur dann als pasteurisierte oder sterilisierte Milch bezeichnet werden dürfen, wenn sie spätestens 12 Stunden nach dem Melken pasteurisiert oder sterilisiert worden ist. Diese Frist erscheint zu kurz, da ein Teil der Milch stets erst nach Verlauf von 12 Stunden in die Sammelmolkerei kommt. Nach Meinung der Sachverständigen braucht eine Frist überhaupt nicht gesetzt zu werden, da irgendwie verdorbene Milch weder pasteurisiert noch sterilisiert werden könne.

Zu A 1 Punkt 5.

Der Mindestfettgehalt der Sahne muß auf 15 % festgesetzt werden, da sonst der unlautere Wettbewerb gefördert wird, denn Sahne mit einem geringeren Fettgehalt ist keine Sahne, wie sie üblicherweise verkauft wird.

Zu A 1 Punkt 6 d.

Es muß genauer angegeben werden, was man unter „schädlichen Futtermitteln" zu verstehen hat, ob insbesondere „angesäuerte Futtermittel" als schädlich zu bezeichnen sind.

Zu A 3 Punkt 6.

Die Bestimmung, daß alle Transport- und Standgefäße unabnehmbare Bezeichnungen tragen müssen, erscheint zu weitgehend. Dem

Interesse des Verkehrs würde Genüge geleistet werden, wenn diese Vorschrift nur für diejenigen Gefäße, aus denen Milch verkauft wird, Anwendung fände".

Gewichtsangabe bei fertigen Packungen.

Unter dem 10. Februar 1906 erhielten wir von dem Herrn Regierungspräsidenten die Abschrift des nachstehenden Ministerialerlasses zur Äußerung:

„Tee und andere Waren ausländischen Ursprungs werden im Kleinhandel vielfach in fertigen Packungen feilgehalten, auf denen das Gewicht in russischem oder englischem Pfund angegeben ist. Da es dem großen Publikum nicht zum Bewußtsein kommt, daß es nach dem ausländischen Gewicht eine geringere Quantität erhält, als dem gleichnamigen deutschen Gewicht entspricht (nach russischem Pfund nur 409,512 Gramm, nach englischem Pfund nur 453,593 Gramm), so werden Waren in solchen Packungen wegen ihrer scheinbar größeren Billigkeit naturgemäß bevorzugt. Ferner soll häufig die Gewichtsangabe auf der Packung nur dem Rohgewicht entsprechen, die Packung selbst aber aus so starkem Stoffe hergestellt sein, daß zwischen Rohgewicht und Reingewicht ein recht belangreicher Unterschied besteht.

Die Vorschriften in § 5 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs gewähren die Möglichkeit, solchen beabsichtigten oder unbeabsichtigten Quantitätsverschleierungen entgegenzutreten.

Auf Grund dieser Vorschriften sind bereits erlassen die Bekanntmachung des Bundesrats, betreffend Bestimmungen für den Kleinhandel mit Garn, vom 20. November 1900 (R. G. B. S. 1014) und die Bekanntmachung, betreffend Bestimmungen für den Kleinhandel mit Kerzen, vom 4. Dezember 1901 (R. G. B. 494).

Für den Kleinhandel mit Tee ist ein ähnliches Vorgehen schon früher in Erwägung gezogen worden.

Für den Kleinhandel mit Maizena, Mondamin, Quäker-Oats, Fleischextrakt, Marmelade und Senfmehl wird es neuerdings von der Handelskammer in Berlin als wünschenswert bezeichnet.

Ew. Exzellenz ersuche ich ergebenst, nach Anstellung der erforderlichen Ermittelungen, wobei auch den Handelsvertretungen, bei welchen besondere Erfahrungen auf dem in Betracht kommenden Gebiete vorausgesetzt werden dürfen, Gelegenheit zur Äußerung zu geben sein wird, mir darüber zu berichten, ob auch bei anderen Waren außer Tee aus den im Eingang angegebenen Gründen ein Bedürfnis nach Erlaß solcher Vorschriften besteht. Die Bedürfnisfrage wird nicht nur für die von der Berliner Handelskammer benannten Waren zu prüfen sein,

sondern es wird auch zu erwägen sein, ob nicht noch andere Waren in den Bereich der Regelung zu ziehen sind. Eine Beschränkung auf Waren in inländischer Packung ist übrigens nicht angängig. Die Vorschriften würden gegebenenfalls alle Waren der einzelnen Gattung ohne Rücksicht auf das Ursprungsland und die Art der Aufmachung umfassen müssen.

Weiter wird unter anderem folgendes in Betracht kommen:

Die Vorschrift im § 5 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes gewährt die Möglichkeit anzuordnen, daß eine bestimmte Ware im Einzelverkehr nur in vorgeschriebenen Einheiten der Zahl, der Länge und des Gewichts oder mit einer Angabe über Zahl, Länge oder Gewicht gewerbsmäßig verkauft oder feilgehalten werden darf; zulässig ist es, beide Anordnungen zu verbinden. Wird die Einhaltung bestimmter Einheiten vorgeschrieben, so läßt sich die Festsetzung von Fehlergrenzen in der Regel nicht umgehen. Diese Festsetzung kann aber, wie die Erfahrung gezeigt hat, mit Schwierigkeiten verbunden sein, die in der Veränderlichkeit der Ware ihren Grund haben. Es wird daher zu prüfen sein, ob dem Zwecke, den Käufer vor Schaden zu bewahren und zugleich im Interesse des redlichen Geschäftsverkehrs den Anschein eines billigeren Angebots zu beseitigen, bei den in Betracht kommenden Waren in der Weise entsprochen werden kann, daß die Regelung auf dem im Gesetz an zweiter Stelle vorgesehenem Wege erfolgt und die Ermittelung, ob die Menge im Einzelfalle der Angabe entspricht und inwieweit der natürliche Schwund und unvermeidliche Ungenauigkeiten zu berücksichtigen sind, dem freien richterlichen Ermessen überlassen wird. Es würde dann vielleicht die Anordnung genügen, daß die Waren im Kleinhandel in fertigen Packungen nur feilgehalten und verkauft werden dürfen, wenn auf der Außenseite der Packung das Reingewicht des Inhalts in Gramm oder Kilogramm angegeben ist. Dies hätte auch dann zu gelten, wenn die Packung einen Gewichtsvermerk nach ausländischem System enthält; die Angabe über das Verhältnis des ausländischen Gewichts zum Kilogramm wird nicht ausreichen. Eine solche Regelung würde dem legitimen Bezug von ausländischen Packungen kein Hindernis bereiten, da der Zwischen- oder Kleinhändler der Vorschrift dadurch genügen könnte, daß er auf das Paket einen Streifen mit der deutschen Gewichtsangabe klebt.

Zu prüfen ist ferner, ob bei allen oder einzelnen der betreffenden Waren außer der Angabe des Reingewichts auch ein Vermerk über das Rohgewicht verlangt werden müßte, ferner ob die Gewichtsangabe

für den Kleinhandel schlechthin oder nur bis zu einem gewissen Höchstgewicht (z. B. ein Kilogramm) vorzuschreiben wäre.

Ich bitte auch festzustellen, in welchen Gewichtsmengen die einzelnen Waren fertig gepackt in den Verkehr gelangen."

Unter dem 5. März äußerten wir uns hierauf, wie folgt:

„Ew. Hochwohlgeboren berichten wir gehorsamst, daß auch wir die Anwendung des § 5 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbes auf eine Reihe weiterer Artikel für notwendig halten. Als solche Waren bringen wir außer Tee noch Marmelade, Stärke, Mondamin und Quäker-Oats im Vorschlage, welche Waren jetzt in nachstehenden Gewichtsmengen fertig gepackt in den Verkehr gelangen:

Tee 10 g, 25 g, 62½ g, 125 g u. 250 g.
Marmelade 1 kg, 2 kg, 5 kg.
Stärke 125 g, 250 g, 500 g u. 2½ kg.
Mondamin 125 g u. 250 g.
Quäker-Oats 250 g u. 500 g.

Wir würden es jedoch für eine zu weitgehende Belästigung des Verkehrs halten, wenn diese Waren nur in vorgeschriebenen Mengeneinheiten zum Verkauf gebracht werden dürften. Die Zwecke des Gesetzes würden schon dann vollkommen erreicht werden, wenn die Waren im Kleinhandel in fertigen Packungen nur unter der Bedingung feilgehalten und verkauft werden dürften, daß auf der Außenseite der Packung das Reingewicht des Inhalts in Gramm oder Kilogramm angegeben ist. Natürlich müßte diese Vorschrift auch auf diejenigen Packungen ausgedehnt werden, die einen Gewichtsvermerk nach ausländischem System enthalten, da ja gerade die Angaben nach fremdem Gewichtssystem zur Verschleierung der Gewichtsmenge führen.

Wir halten es für unbedenklich, daß diese Vorschrift, wonach das Reingewicht auf den Packungen angebracht werden muß, auch auf hier nicht genannte Waren ausgedehnt werde, falls nur nachgewiesen werden kann, daß das Fehlen einer solchen Angabe jetzt zu Gewichtsverschleierungen führt."

Bestechung von Angestellten.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe ließ am 8. Juni den Handelsvertretungen folgenden Runderlaß zugehen:

„In der Öffentlichkeit sind seit einiger Zeit Bestrebungen hervorgetreten, die den Erlaß gesetzlicher Bestimmungen gegen die Bestechung der Angestellten käufmännischer und industrieller Betriebe durch Lieferanten zum Ziele haben. Es wird behauptet, daß die Gewährung von Geschenken und sonstigen Vorteilen an die Angestellten zu dem



Zwecke, diese zu einer Bevorzugung der Waren des Geschenkgebers vor den Waren anderer zu bestimmen, mehr und mehr Verbreitung gefunden habe, daß Lieferanten nicht selten mit den Angestellten ihrer Abnehmer in festem Abrechnungsverhältnisse stehen, und daß solche Vorteile sogar öffentlich in Zeitungsannoncen angeboten werden. Unter Hinweis auf die schweren Schädigungen, welche für das Geschäftsleben und den redlichen Wettbewerb aus derartigen, gegen die Grundsätze von Treu und Glauben verstoßenden Gepflogenheiten zu besorgen sind, wird der Wunsch ausgesprochen, durch besondere strafrechtliche Vorschrift gegen die aktive und passive Bestechung der in Privatunternehmungen angestellten Personen einzuschreiten.

Anläßlich der im Abdruck beigefügten Anträge des Abgeordneten Müller (Meiningen) und der Abgeordneten Gröber und Trimborn (Nr. 627 und Nr. 661 der Resolutionen zur zweiten Beratung des Etatsgesetzes für das Rechnungsjahr 1905) ist die Frage auch in den Sitzungen des Reichstags vom 28. Februar, 1., 2. und 3. März d. J. zur Sprache gekommen. Beide Anträge haben zwar bei der Abstimmung eine Mehrheit nicht gefunden, jedoch lassen die Ausführungen der Redner der verschiedenen Parteien keinen Zweifel darüber, daß das Bestehen schwerer Mißstände auch vom Reichstage anerkannt wird.

Allerdings wird in der Öffentlichkeit auch die Auffassung vertreten, daß zu einem Einschreiten der Gesetzgebung zurzeit eine ausreichende Veranlassung nicht vorliege, da bereits das geltende Recht — namentlich die Bestimmungen im § 826 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und § 133c der Gewerbeordnung — Handhaben böten, einem unlauteren Verhalten sowohl des Geschenkgebers wie des Angestellten entgegenzutreten, im übrigen aber zunächst zu versuchen sei, der Mißstände im Wege der Selbsthilfe Herr zu werden. Zugleich wird auf die Schwierigkeit hingewiesen, die sich bei der Mannigfaltigkeit der in Betracht kommenden Verhältnisse einer sicheren Abgrenzung des strafgesetzlichen Tatbestands sowie einer wirksamen Durchführung der Strafvorschrift entgegenstellen würden, und der Besorgnis Ausdruck gegeben, daß das Gesetz zu nutzlosen Eingriffen in die inneren gewerblichen Verhältnisse und zu häßlichen Denunziationen führen werde.

Wenngleich der Ausschuß des Deutschen Handelstags sich in den Sitzungen vom 13. und 14. Februar d. J. bereits dafür ausgesprochen hat, daß die aktive und passive Bestechung kaufmännischer Angestellten mit krimineller Strafe bedroht werde, es sich auch nicht verkennen läßt, daß die Bestechung der Angestellten an Boden gewonnen hat, seitdem infolge der Vergrößerung und Zusammenziehung der Betriebe

der Unternehmer mehr und mehr darauf angewiesen ist, den Ankauf der Waren seinen Angestellten zu überlassen, wird es doch, angesichts der Verschiedenheit der Auffassungen in den beteiligten Kreisen, einer eingehenden Untersuchung über den Umfang der Mißstände und über die Rätlichkeit eines gesetzgeberischen Vorgehens bedürfen, bevor nach dieser Richtung weitere Schritte geschehen.

Sie wollen mir daher binnen drei Monaten eingehend hierüber berichten und dabei gegebenenfalls auf Ihre einschlägigen früheren Berichte und Veröffentlichungen verweisen."

Wir berichteten darauf, daß in unserm Bezirk die angeführten Mißstände nicht zutage getreten seien, daß aber, soweit sie anderwärts vorgekommen seien, zu ihrer Bekämpfung die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen vollständig ausreichend erscheinen.

Abänderung des § 63 des Handelsgesetzbuches.

Unter dem 2. März 1906 reichten wir dem Bundesrat nachstehende Eingabe ein:

„In dem im Reichs-Justizamt aufgestellten Entwurf eines Handelsgesetzbuches lautete § 58:

Wird der Handlungsgehilfe durch unverschuldetes Unglück an der Leistung der Dienste verhindert, so behält er seinen Anspruch auf Gehalt und Unterhalt, jedoch nicht über die Dauer von sechs Wochen hinaus.

Der Handlungsgehilfe muß sich den Betrag anrechnen lassen, welcher ihm für die Zeit der Verhinderung aus einer auf Grund gesetzlichen Verpflichtung bestehenden Kranken- oder Unfallversicherung zukommt.

In der Denkschrift wurde mit Recht für die Fassung von Absatz 2 dieses Paragraphen geltend gemacht, daß die gleiche Bestimmung für alle der Gewerbeordnung unterstehenden Gehilfen Anwendung finden und daher nicht wohl für die Handlungsgehilfen allein eine Ausnahme gemacht werden könne.

In der Reichstagskommission wurde jedoch Absatz 2 dieses Paragraphen (jetzigen § 63) dahin geändert, daß der Handlungsgehilfe nicht verpflichtet ist, sich den Betrag, der ihm aus einer Kranken- und Unfallversicherung zukommt, anrechnen zu lassen. Gleichzeitig wurde bestimmt, daß eine Vereinbarung, die dieser Vorschrift zuwiderläuft, nichtig sein soll. Diese Änderung wurde von dem Reichstage angenommen.

In den Kommentaren zum Handelsgesetzbuch wurde zwar darauf hingewiesen, daß es inkonsequent sei, Abänderungen zu Absatz 1 zu-

zulassen, Absatz 2 dagegen zu zwingendem Recht zu machen, doch wurden keinerlei Zweifel geäußert darüber, daß sich der Satz: „Eine Vereinbarung, welche dieser Vorschrift zuwiderläuft, ist nichtig," nur auf Absatz 2 beziehen könne.

Eine Unsicherheit betreffs der Auslegung des § 63 H.-G.-B. ist erst durch die Entscheidung des Landgerichts I Berlin vom 25. 1. 1904 und 3. 2. 1904 entstanden. Hiernach ist die Vereinbarung mit einem Handlungsgehilfen, daß für den Fall seiner Erkrankung die Gehaltszahlung während der Dauer der Krankheit entgegen der Bestimmung des Absatz 1 des § 63 in Fortfall kommen soll, nichtig; auch Absatz 1 des § 63 habe zwingenden Charakter. Wenn Wortlaut und Entstehungsgeschichte des § 63 anscheinend die gegenteiligen Ansichten rechtfertigten, so sprächen dagegen nicht nur logische Bedenken, sondern auch die Erwägung, daß die am Wortlaut heftende Auslegung dieser Bestimmung der sozialen Tendenz der neueren Gesetzgebung zuwiderlaufen würde.

Diese Art der Gesetzesauslegung ist im höchsten Grade bedenklich, denn zweifellos widerspricht das Resultat im vorliegenden Falle dem ausdrücklich ausgesprochenen Willen des Gesetzgebers. Wir sehen jedoch davon ab, auf diesen Punkt einzugehen, möchten vielmehr nur auf die Unsicherheit hinweisen, die durch diesen Spruch des Berliner Landgerichts I entstanden ist, da einige Gerichte sich diesem Spruche angeschlossen haben, andere jedoch nach wie vor daran festhalten, daß Absatz 1 des § 63 durch Vertrag abgeändert werden kann.

Es liegt im Interesse aller Beteiligten, daß diese Unsicherheit beseitigt werde, und es sind aus diesem Grunde auch schon verschiedene Petitionen einem Hohen Bundesrate zugegangen. Jedenfalls muß § 63 H.-G.-B. so bald wie möglich so abgeändert werden, daß eine verschiedene Auslegung nicht mehr möglich ist.

Wir bitten daher den Hohen Bundesrat gehorsamst, dem Reichstag einen Gesetzentwurf vorzulegen, wonach § 63 H.-G.-B. dahin abgeändert werde, daß Absatz 1 den Zusatz erhält: „Eine Vereinbarung, welche dieser Vorschrift zuwiderläuft, ist nichtig". Dagegen bitten wir den Absatz 2 folgende Fassung zu geben: „Der Handlungsgehilfe muß sich den Betrag anrechnen lassen, der ihm für die Zeit der Verhinderung aus einer auf Grund gesetzlicher Verpflichtung bestehenden Kranken- oder Unfallversicherung zukommt".

Damit wäre sowohl dem Interesse der Handlungsgehilfen als auch der Prinzipale gedient. Würden beide Abschnitte zu zwingendem Rechte werden, so würde dadurch, wie sich das jetzt schon gezeigt hat, bei

einem Teil der Gehilfen die Neigung zunehmen, Krankheit zu simulieren, um in den Genuß höherer Einkünfte zu gelangen. Solchen Simulanten gegenüber muß der Prinzipal die Möglichkeit haben, die gesetzliche Kranken- und Unfallsentschädigung auf das Gehalt anzurechnen. In ernsthaften Krankheitsfällen wird wohl kaum je der Prinzipal von diesem Rechte Gebrauch machen, so daß also eine wirkliche Benachteiligung der Handlungsgehilfen aus der von uns vorgeschlagenen Fassung nicht entstehen wird, dagegen ist der Vorteil, daß Absatz 1 durch Vertrag nicht abgeändert werden kann, ganz bedeutend. Wir glauben, daß die Handlungsgehilfen mit dieser Änderung des § 63 durchaus zufrieden sein werden."

Lehrlingshaltung in Buchdruckereien.

Nach § 128 der Gewerbeordnung kann dem Lehrherrn, wenn er eine im Mißverhältnis zu dem Umfange oder der Art seines Gewerbebetriebs stehende Zahl von Lehrlingen hält und dadurch die Ausbildung der Lehrlinge gefährdet erscheint, die Entlassung eines entsprechenden Teils der Lehrlinge auferlegt und die Annahme von Lehrlingen über eine bestimmte Zeit hinaus untersagt werden.

Unbeschadet der vorstehenden Bestimmungen können aber durch Beschluß des Bundesrats für einzelne Gewerbszweige Vorschriften über die höchste Zahl der Lehrlinge erlassen werden, welche in Betrieben dieser Gewerbszweige gehalten werden darf.

Das Tarifamt und der Tarifausschuß der Deutschen Buchdrucker haben nun bei dem Bundesrat beantragt, Vorschriften über die zulässige Höchstzahl von Lehrlingen in Buchdruckereibetrieben zu erlassen. Hierfür haben sie die Bestimmungen des § 40 des Buchdruckereitarifs, die bereits jetzt für die sogenannten tariftreuen Gewerbebetriebe Geltung haben, in Vorschlag gebracht. Von dem Herrn Regierungspräsidenten aufgefordert, zu diesem Antrage Stellung zu nehmen, berichteten wir unter dem 24. Juli:

„Ew. Hochwohlgeboren erwidern wir gehorsamst, daß wir den Erlaß von Vorschriften über die Höchstzahl von Lehrlingen in Buchdruckereien gemäß § 128 Absatz 2 der Gewerbeordnung für wünschenswert halten. Es liegt dies einmal im Interesse einer besseren Ausbildung der Lehrlinge, sodann ist es aber auch einem als Setzer oder Drucker ausgebildeten Gehilfen schwer, ja nahezu unmöglich, bei mangelnder Arbeitsgelegenheit im Buchdruckereigewerbe bei einem anderen Gewerbszweige Beschäftigung zu finden. Die in § 40 des Buchdruckertarifs enthaltenen Bestimmungen halten wir allerdings nicht für geeignet, als Unterlage für die zu erlassenden Vorschriften zu

dienen, da sonst die Lehrlingshaltung allzusehr eingeschränkt werden würde. Es ist ja Ew. Hochwohlgeboren bekannt, daß aus den östlichen Provinzen die gelernten Arbeiter in großer Anzahl nach dem Westen gehen, wo sie bessere Arbeitsgelegenheiten und bessere Bezahlung zu finden hoffen. Auch im Buchdruckereigewerbe findet ein solcher Abzug der ausgebildeten Setzer und Drucker statt, und es würde daher bald ein empfindlicher Mangel an Arbeitskräften eintreten, wenn § 40 des Buchdruckertarifs Gesetzeskraft erlangen würde. Die guten Folgen einer Lehrlingsbeschränkung würden u. E. auch dann eintreten, wenn bestimmt würde, daß sich die Zahl der Lehrlinge in den Druckereien zu der der Gehilfen höchstens wie 2 : 3 verhalten dürfen, wobei vielleicht die ganz kleinen Druckereien noch etwas günstiger gestellt werden müßten, wie dies ähnlich auch in § 40 des Buchdruckereitarifs vorgeschrieben ist."

Verhängung der Schaufenster an Sonn- und Feiertagen.

Ende Oktober wandten wir uns in nachstehender, von den übrigen Handelsvertretungen Westpreußens unterstützten Eingabe an den Herrn Oberpräsidenten in Danzig:

„Ew. Exzellenz beehrt sich die gehorsamst unterzeichnete Handelskammer den Antrag zu unterbreiten, den Absatz 1 § 6 der Polizeiverordnung des Herrn Oberpräsidenten zu Danzig vom 31. Juli 1896, welcher lautet: Schaufenster sind während des Hauptgottesdienstes zu räumen oder zu verhängen, aufzuheben.

Zur Begründung führen wir ganz ergebenst folgendes an:

Die Bestimmungen über die äußerliche Heilighaltung der Sonn- und Feiertage weichen nicht blos in den einzelnen deutschen Bundesstaaten, sondern auch in den einzelnen Teilen des preußischen Staates sehr von einander ab. In einigen Teilen des Deutschen Reiches, wie in Bayern, Württemberg, Oldenburg, Braunschweig, Sachsen-Meiningen und Bremen bestehen überhaupt keinerlei einschränkende Bestimmungen, ohne daß dort die Ansicht laut geworden wäre, daß deshalb das religiöse Gefühl verletzt oder die innere Sammlung gestört würde. Auch in Norddeutschland haben sich Stimmen in gleichem Sinne erhoben. So hat im Mai 1905 die Kreissynode Fr. Werder 2 (Berlin) den Antrag angenommen:

„In Erwägung, daß kirchliche und religöse Interessen durch das Offenhalten der Schaufenster an Sonn- und Feiertagen nicht geschädigt werden, vielmehr der gegenwärtige Zustand eine ungünstige Stimmung eines Teiles der Bevölkerung gegen

die Kirche hervorruft, wolle die Kreissynode dahin wirken, daß das Offenhalten der Schaufenster an Sonn- und Feiertagen erlaubt ist".

Ferner ist in Schleswig-Holstein die Polizeiverordnung vom 26. Februar 1896, nach der das Aushängen und Ausstellen von Waren in den Schaufenstern und in oder vor den Ladentüren während des Hauptgottesdienstes verboten wurde, durch die Polizeiverordnung vom 23. März 1905 aufgehoben worden.

Ähnliche Verordnungen für Hamburg und Lübeck sind am 21. Dezember 1904 und 15. Februar 1904 gleichfalls aufgehöben worden.

Hieraus ergibt sich, daß die äußere Heilighaltung der Sonn- und Feiertage in keiner Weise durch das Ausstellen von Waren in den Schaufenstern beeinträchtigt wird.

Andererseits hat die Verordnung große Nachteile für die dadurch betroffenen Gewerbetreibenden und deren Angestellte zur Folge.

Jene müssen die Ausführung der Verordnung meistens ihrem Personal überlassen und erhalten häufig bei den ganz unvermeidlichen kleinen Versehen derselben Polizeistrafen, die natürlich großen Verdruß bereiten.

Die oft kostspielige Schaufensterdekoration bildet heute einen sehr wesentlichen Faktor für die Heranziehung von Kunden. Bei dem jetzigen Zustande wird den Teilen der Bevölkerung, welche vor allem an Sonn- und Feiertagen die Schaufenster behufs Deckung ihres Bedarfs prüfen können, nämlich den Arbeitern und den Landleuten, diese Gelegenheit stark beeinträchtigt.

Die Kundschaft derselben wird dadurch häufig den seßhaften Gewerbetreibenden entzogen und den Hausierern und Detail-Reisenden zugeführt.

Falls eine allgemeine Sonntagsruhe, wie vielfach gewünscht wird, im Handelsgewerbe eingeführt werden sollte, so würden die Übelstände noch verstärkt werden. Die Gewerbetreibenden werden dann genötigt, die Schaufenster den ganzen Sonntag hindurch verhängt zu lassen, oder nach Beendigung des Gottesdienstes die Geschäftsräume wieder aufzusuchen, um die Vorhänge zu entfernen. Da die Geschäftsräume von der Privatwohnung in den meisten Fällen, namentlich in größeren Städten, räumlich nicht unerheblich getrennt sind, so würde beim Bestehenbleiben der Vorschrift des § 6 der Zweck der allgemeinen Sonntagsruhe nicht erfüllt werden."

Ein Bescheid ist daraufhin bis jetzt nicht eingegangen.

2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.

Deutscher Handelstag.

Dem der 32. Vollversammlung des deutschen Handelstags vom Generalsekretär erstatteten Geschäftsbericht entnehmen wir folgendes:

„Am 17. Juli 1905 starb der Präsident des Deutschen Handelstags Geheimer Kommerzienrat Adolf Frentzel (Berlin). Die Beerdigung fand am 20. Juli statt. In der Sitzung des Ausschusses des Deutschen Handelstages vom 26. Oktober wurde dem Verstorbenen vom ersten Stellvertreter des Präsidenten des Deutschen Handelstags Kaempf (Berlin) ein warmer Nachruf gewidmet.

Eine Handelskammer wies in einem an den Deutschen Handelstag gerichteten Schreiben darauf hin, daß, nachdem bereits eine Reihe von Handelskammern nicht nur dem Deutschen Handelstag, sondern auch dem Zentralverband Deutscher Industrieller sich angeschlossen habe, neuerdings eine weitere Zersplitterung dadurch drohe, daß der Handelsvertragsverein und der Mitteleuropäische Wirtschaftsverein die Handelskammern umwürben. — Auf Grund eines Beschlusses des Vorstandes des Deutschen Handelstags erteilte der Präsident des Deutschen Handelstags hierauf am 19. Juni 1905 eine Antwort, in der es hieß: „Mit der geehrten Handelskammer halten wir es für unerfreulich, wenn die Handelskammern zur Bearbeitung derselben Angelegenheiten von verschiedenen Seiten in Anspruch genommen werden und durch ihre Haltung zu der beklagten Zersplitterung beitragen. Was außerhalb der Handelskammern die einzelnen Kaufleute und die freien Vereine zur Vertretung ihrer Interessen unternehmen, steht hier nicht zur Erörterung; in bezug auf die Handelskammern hegen wir aber den Wunsch, daß sie stets den Deutschen Handelstag als ihre berufene Zentralstelle betrachten."

Das „Jahrbuch der Deutschen Handelskammern und sonstigen amtlichen Handelsvertretungen, herausgegeben im Auftrage des Deutschen Handelstags von der Handelskammer zu Leipzig durch deren Syndikus Dr. jur. Wendtland, Jahrgang 1905" ist im Juni 1905 erschienen.

Vom 7.–9. September fand in Lüttich ein Internationaler Handelskammer-Kongreß statt, bei dem der Deutsche Handelstag und eine größere Anzahl von Mitgliedern des Deutschen Handelstags vertreten waren. Es wurde beschlossen, regelmäßig Sitzungen der Kongresse der Handelskammern und der industriellen und kommerziellen Vereine zu veranstalten, und zur Organisation dieser Versammlungen ein ständiges Komitee eingesetzt, dem als Vertreter des Deutschen Handels-

tags die Herren Kaempf (Berlin) und Geheimer Kommerzienrat Michel (Mainz) angehören. — Das ständige Komitee trat am 28. Januar 1906 in Brüssel zu einer Sitzung zusammen, in der Deutschland durch den Generalsekretär des Deutschen Handelstags Dr. Soetbeer vertreten war.

Vom 24.—28. September 1905 fand in Mons ein Internationaler Kongreß für weltwirtschaftliche Entwickelung statt, bei dem der Deutsche Handelstag durch seinen Generalsekretär Dr. Soetbeer vertreten war. (Auch die Thorner Handelskammer war dort vertreten und zwar durch ihr Mitglied, Herrn Fabrikbesitzer Houtermans in Thorn.)

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 26. Oktober 1905 dahin aus, daß die im Weltpostvertrag für die Rücksendung unbestellbarer Postsachen festgesetzten Fristen von sechs Monaten im Verkehr mit überseeischen Ländern und von zwei Monaten im Verkehr mit anderen Ländern verkürzt, die auf Grund besonderer Vereinbarungen bestehenden Ausnahmen von der Verpflichtung zur Rücksendung von Drucksachen beseitigt und keine neuen Ausnahmen zugelassen werden möchten.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 26. Oktober 1905, entsprechend einem Beschluß der Kommission betr. Verkehr vom 30. Mai, zu beantragen, daß die Gebühr für Post-Schließfächer soweit ermäßigt werde, daß lediglich die Kosten der Einrichtung gedeckt werden. Einem Antrage auf völlige Gebührenfreiheit stimmte der Ausschuß ebenso wie die Kommission betr. Verkehr (25. Oktober) nicht zu.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts erteilte am 10. Juli 1905 auf eine Eingabe des Deutschen Handelstags vom 4. Februar 1905 den Bescheid, daß dem Antrage, die für die Berechnung der Versicherungsgebühr für Wertsendungen in Betracht kommenden Stufen von 300 auf 500 Mark zu erweitern, nicht entsprochen werden könne.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr trat am 30. Mai 1905 dafür ein, daß die Beförderung von Briefen durch Agenten bedingungslos zugelassen werde. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags erklärte sich am 26. Oktober mit dem Vorschlage einverstanden.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 26. Oktober 1905 für folgende Bemessung des Portos für Drucksachen aus: bis 50 g 3 Pf., bis 250 g (jetzt 100 g) 5 Pf., bis 500 g (jetzt 250 g) 10 Pf., bis 1000 g (jetzt 500 g) 20 Pf., bis 2000 g (jetzt 1000 g) 30 Pf. — Die Kommission betr. Verkehr war am 30. Mai für Herabsetzung des Portos für Drucksachen eingetreten.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr sprach sich am 15. Januar 1906 für folgende Bemessung des Portos für Drucksachen im Ortsverkehr aus: bis 50 g 2 Pf., bis 250 g (jetzt 100 g) 3 Pf., bis 500 g (jetzt 250 g) 5 Pf., bis 2000 g (jetzt 500 g) 10 Pf. (jetzt bis 1000 g 15 Pf.). Ein Antrag auf Herabsetzung des Portos für Briefe im Ortsverkehr wurde abgelehnt.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts teilte dem Deutschen Handelstag am 9. Mai 1905 mit, daß dem Antrage, die Abholung der Postanweisungen unabhängig von den Wert- und Einschreibsendungen zu gestatten, nicht entsprochen werden könne.

Der Staatssekretär des Reichs-Postamts teilte dem Deutschen Handelstag am 11. August 1905 mit, daß dem Antrag, einen Portosatz von 10 Pfennig für Postanweisungen bis 10 Mark oder bis 20 Mark einzuführen, nicht entsprochen werden könne.

Auf die Eingabe des Deutschen Handelstags, betr. Bestellgebühr für Postanweisungen im Giroverkehr, erteilte der Staatssekretär des Reichs-Postamts am 9. Mai 1905 den Bescheid, daß die Gebühr nach den Bestimmungen der Postordnung gerechtfertigt sei. Der Präsident des Deutschen Handelstags erwiderte hierauf am 18. Mai 1905, daß der Wunsch des Deutschen Handelstags gerade auf eine Änderung der Bestimmungen der Postordnung gerichtet sei, und bat, die Angelegenheit von neuem in Erwägung zu ziehen.

Auf eine Eingabe des Deutschen Handelstags vom 4. Februar 1905 wegen Einführung der in Deutschland bestehenden Einrichtung der dringenden Pakete für den Weltpostverkehr erwiderte der Staatssekretär des Reichs-Postamts am 5. Januar 1906, er habe an die Postverwaltungen einiger Nachbarländer entsprechende Vorschläge gerichtet, in diesen sei jedoch mit Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse ein Bedürfnis zur Einführung dringender Pakete nicht vorhanden; weitere Schritte versprächen zurzeit einen Erfolg nicht.

Gemäß einem Beschluß der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr vom 25. Oktober 1905 erklärte es der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 26. Oktober für notwendig und dringlich, daß eine Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung nach Anhörung der Handelskammern und geeigneter Sachverständiger herbeigeführt werde. Eine Bearbeitung der Angelegenheit von Handelstags wegen soll vorgenommen werden, sobald der in Angriff genommene Entwurf des Reichs-Eisenbahnamts vorliegen wird.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr erklärte sich am 31. Mai 1905 hinsichtlich der Statistik der Güterbewegung auf

deutschen Eisenbahnen für eine weitergehende Spezialisierung der Güter und für eine genauere Anschreibung der Herkunft aus dem Ausland; sie beschränkte sich im übrigen darauf, zu befürworten, daß die von einigen Handelskammern geäußerten Einzelwünsche (namentlich betr. Spezialisierung der Güter und Abgrenzung der Verkehrsbezirke) der Regierung übermittelt werden. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 26. Oktober diesen Vorschlägen zu.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags faßte am 14. Februar 1905 folgenden Beschluß: „Im allgemeinen Verkehrsinteresse ist es dringend erwünscht, daß überall da, wo der Umfang des Verkehrs und das Bedürfnis es rechtfertigen, ein direkter Güterverkehr zwischen Stationen einer oder mehrerer Eisenbahndirektionsbezirke und den mit vollständigem Güterdienst ausgestatteten Stationen der benachbarten Lokal- oder Kleinbahnen eingeführt und auch im übrigen nach Möglichkeit Fürsorge dafür getroffen werde, daß sich für den Verkehr zwischen Staatsbahn und privater Kleinbahn die Gesamtfracht genau bestimmen läßt.“

Gemäß Beschlüssen der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr vom 30. Mai und 25. Oktober 1905 befürwortete der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 26. Oktober für die Eisenbahnverkehrsordnung und für das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr eine Änderung dahin, daß die jetzt nur für die ganze Sendung gestatteten Vermerke auf der Rückseite des Frachtbriefs auch für Teile der Sendung gemacht werden dürfen.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr trat am 30. Mai 1905 dafür ein, daß bei der Gewichtsberechnung für die Eisenbahnfracht die Abrundung der Gewichte in Stufen von 5 kg, statt wie bisher 10 kg, stattfinde. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 26. Oktober diesem Vorschlage zu.

Gemäß einem Beschluß der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr vom 25. Oktober 1905 sprach sich der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 26. Oktober dahin aus, daß ein Bedürfnis für Beibehaltung von Zehntonnenwagen bestehe und diesem Bedürfnis durch die Eisenbahnverwaltung zu entsprechen sei.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr trat am 31. Mai 1905 dafür ein, daß durch Lieferung anderer als der bestellten Wagen kein Nachteil hinsichtlich der Frachtberechnung für den Absender oder Empfänger herbeigeführt werden dürfe; sie erklärte es ferner für wünschenswert, daß die Eisenbahnverwaltung eine Über-

ladung der Güterwagen verhüte. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 26. Oktober diesen Vorschlägen zu.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr trat am 31. Mai 1905 dafür ein, daß die Entladefrist am Nachmittag vor Sonn- und Festtagen ruhen solle, und erklärte es für wünschenswert, daß die Dienststellen der Eisenbahnverwaltung angewiesen würden, diejenige Zeit nicht in die Ladefrist einzurechnen, deren Ausnutzung durch Maßregeln der Eisenbahnverwaltung verhindert wird. — Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 26. Oktober gegen den ersteren Wunsch aus und sah auch von einer Unterstützung des letzteren Wunsches ab. — Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr sprach sich am 15. Januar 1906 dafür aus, daß Wagenstandgeld für Sonn- und Festtage nur dann erhoben werde, wenn die Ent- oder Beladefrist schon mittags 12 Uhr am Tage vor dem Sonn- oder Festtage abgelaufen wäre, und daß bei mehreren aufeinanderfolgenden Sonn- und Festtagen nur für einen von ihnen Wagenstandgeld erhoben werde.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 26. Oktober 1905 in Übereinstimmung mit dem Beschluß der Kommission betr. Verkehr vom 30. Mai dafür aus, daß für die Feststellung des Eigengewichts der Güterwagen keine Gebühr erhoben werde, wenn die Feststellung eine größere Abweichnng von dem an dem Wagen angeschriebenen Eigengewicht als in der Höhe von 1 % (jetzt 2 %) ergibt.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Verkehr sprach am 31. Mai 1905 ihre Befriedigung darüber aus, daß eine Verbesserung der Statistik des Güterverkehrs auf den deutschen Wasserstraßen in Angriff genommen werde; sie sprach die entschiedene Forderung aus, daß die in dem vom Kaiserl. Statistischen Amt aufgestellten Entwurf von Bestimmungen, betreffend die Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen, enthaltene Erschwerung des Verkehrs nach Möglichkeit vermieden und insbesondere von einer erheblichen Belastung der Schiffahrttreibenden mit Schreibwerk abgesehen werde; die von zahlreichen Handelskammern im einzelnen geäußerten Wünsche befürwortete die Kommission, dem Kaiserlichen Statistischen Amt zu übermitteln. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 26. Oktober diesen Vorschlägen zu.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Geld, Banken, Börse sprach sich am 23. Oktober 1905 für Vermehrung der Nickelmünzen und für Schaffung eines Fünfundzwanzigpfennigstückes aus Nickel aus. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am

30. November 1905 für Vermehrung der Nickelmünzen aus, lehnte jedoch in Übereinstimmung mit seinem Beschluß vom 20. Mai 1901 den Vorschlag wegen Schaffung eines Fünfundzwanzigpfennigstückes ab. Für die neu auszuprägenden Zehnpfennigstücke soll die Durchlochung nach belgischem Muster befürwortet werden.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 26. Oktober 1905, entsprechend dem Beschluß der Kommission betr. Geld, Banken, Börse vom 23. Oktober, dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Ausgabe von Reichsbanknoten zu 50 und 20 Mark, zu. Von einer weiteren Verfolgung einer Anregung der Handelskammer zu Leipzig, betr. Reichskassenscheine im Betrage von 10 Mark, wurde vom Ausschuß abgesehen, da nach der Begründung des genannten Gesetzentwurfs die Ausgabe von Reichskassenscheinen zu 10 Mark in Aussicht genommen ist.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags stimmte am 30. November 1905 den von der Kommission betr. Geld, Banken, Börse am 23. Oktober 1905 beschlossenen Vorschlägen, betr. Überweisungen im beschränkten Giroverkehr der Reichsbank, zu, wonach bei Beträgen von 1000 Mark bis zu beliebiger Höhe die unmittelbare Überweisung gebührenfrei und ohne die Beschränkung, daß bei Beträgen über 50000 bis 150000 Mark gegen die Überweisung Wechsel- oder Lombardgeschäfte gemacht werden, aus welchen der Reichsbank ein mindestens zehntägiger Zinsgewinn erwächst, erfolgen soll und dies auch bei Beträgen unter 1000 Mark geschehen soll, sofern der rote Scheck bis 12½ Uhr nachmittags eingeliefert wird. Einen Antrag, diese Vorschläge nur unter der Voraussetzung zu billigen, daß beim Reichsbankdirektorium angeregt werde, in Zukunft grundsätzlich keine Reichsbankstellen mit nur einem Beamten mehr zu errichten, lehnte der Ausschuß ab.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Geld, Banken, Börse sprach sich am 24. Oktober 1905 in bezug auf die Sicherung gegen gefälschte und betrügerische Wechsel dahin aus, daß mit dem Präsidenten des Reichsbankdirektoriums darüber verhandelt werde, ob die Reichsbank beim Ankauf von Domizilwechseln in noch weiterem Umfange, als es schon jetzt geschehe, den Bezogenen benachrichtigen solle. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags nahm am 30. November 1905 einen Bericht über die in dieser Angelegenheit zwischen dem Präsidenten des Deutschen Handelstags und dem Präsidenten des Reichsbankdirektoriums gepflogenen Verhandlungen entgegen und beschränkte sich danach auf den Beschluß, dem Präsidenten des Reichsbankdirektoriums den Bericht über die bei dem Deutschen Handelstag

gepflogenen Beratungen zu überweisen und ihn zu bitten, jene Benachrichtigung in so weitem Umfange wie möglich stattfinden zu lassen.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 14. Februar 1905, von einem Vorgehen in dem Sinne, daß auf dem Wege der internationalen Vereinbarungen versucht werde, die ausländischen Bestimmungen betr. Prozeßkostenerstattung entsprechend den deutschen Bestimmungen umzugestalten, abzusehen, behielt sich jedoch vor, den Gegenstand bei geeigneter Gelegenheit (evtl. auf einem Internationalen Handelskammerkongreß) zur Beratung zu stellen.

Gemäß einem Beschluß der Kommission des Deutschen Handelstags betr. Geld, Banken, Börse vom 24. Oktober 1905 sprach sich der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 18. Januar 1906 dafür aus, daß, wenn der Antrag auf Eröffnung des Konkurses wegen Mangels an Konkursmasse abgewiesen werde, diese Tatsache auf Staatskosten öffentlich bekannt gemacht werde.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 30. November 1905 auf Vorschlag der Kommission betr. Steuern, Zölle, Außenhandel dahin aus, daß die von der Zentralstelle zur Vorbereitung von Handelsverträgen in Aussicht genommene Zusammenstellung der Zolltarife aller Länder der Erde, zu deren Förderung und Unterstützung die Zentralstelle den Deutschen Handelstag aufgefordert hatte, sich bei zuverlässiger Ausführung als nützlich erweisen könne, auch gelegentlichen Wünschen nach Rat und Auskunft von Handelstags wegen nach Möglichkeit zu entsprechen sei, daß sich jedoch der Deutsche Handelstag an der Verantwortung für die Herstellung des Werkes nicht beteiligen könne. — Diesen Beschluß nahm der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 18. Januar 1906 zurück, nachdem eine Prüfung des ersten Heftes der Zusammenstellung ergeben hatte, daß sehr viele, meist leicht vermeidbare Fehler darin vorhanden sind und die Arbeit daher der erforderlichen Zuverlässigkeit ermangelt.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Steuern, Zölle, Außenhandel sprach sich am 29. November dafür aus, daß die obersten Landesfinanzbehörden ersucht würden, eine, den modernen Verkehrsverhältnissen angepaßte Reform der Zollgrundbestimmungen (Zollregulative) ernstlich und schleunig in die Wege zu leiten. Der Ausschuß des Deutschen Handelstags erklärte sich am 18. Januar 1906 mit diesem Vorschlag einverstanden.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags erklärte sich am 30. November 1905 mit den in der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung vom 28. November veröffentlichten Bedingungen, die hinsichtlich des

Werts der Einfuhrscheine für Getreide für eine Übergangszeit vom 1. März 1906 ab in Aussicht genommen sind, einverstanden.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 14. Februar 1905 dafür aus, daß die in der Mehrzahl der preußischen Provinzen und deutschen Bundesstaaten bestehenden Vorschriften, welche das Aushängen und Ausstellen von Waren in Schaufenstern an Sonn- und Festtagen außerhalb der Zeit des Gottesdienstes verbieten oder einschränken, aufgehoben werden. Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 29. Juni an die für den Handel zuständigen Zentralbehörden der Bundesstaaten eine entsprechende Eingabe. Auf eine Anregung hin, den Antrag nicht auf die Zeit außerhalb des Gottesdienstes zu beschränken, beschloß der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 30. November 1905, ohne sich gegen den weiteren Antrag auszusprechen, einstweilen nicht über den früheren Beschluß hinauszugehen.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Sozialpolitik sprach sich am 29. Januar 1906 gegen die Errichtung von Handelsinspektionen aus, da eine solche Einrichtung überflüssig und lästig wäre, das Verhältnis zwischen dem Prinzipal und den Angestellten schädigen und den Kaufmannsstand herabdrücken würde.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags sprach sich am 14. Februar 1905 dafür aus, daß die Hingabe einer Vergütung irgend welcher Art an Angestellte zu dem Zwecke, diese Angestellten zu einer Bevorzugung der Waren oder Leistungen des die Vergütung Hingebenden vor den Waren oder Leistungen der Konkurrenz zu veranlassen, mit einer kriminellen Strafe bedroht werde; mit der gleichen Strafe wie die Hingabe soll auch die Annahme einer solchen Vergütung durch Angestellte bedroht werden. Auch der Versuch, einen Angestellten, zu der Annahme einer solchen Vergütung zu bewegen und der Versuch eines Angestellten, solche Vergütung zu erlangen, soll strafbar sein.

Um eine dem Deutschen Handelstag von einer Handelskammer gestellte Frage beantworten zu können, wurden am 23. September 1905 diejenigen Handelskammern, die sich mit der Einrichtung von Lehrlingsheimen beschäftigt haben, gebeten, dem Deutschen Handelstag eine Mitteilung darüber zu machen. Das hierauf eingegangene Material wurde der die Anfrage stellenden Handelskammer zur Verfügung gestellt.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 6. Juni 1905 an den preußischen Minister für Handel und Gewerbe die Bitte, Anweisung zu geben, daß zur Äußerung über den Erlaß von Vor-

schriften über die zulässige Höchstzahl von Lehrlingen in Buchdruckereibetrieben nicht nur die Handwerkskammern, sondern auch die Handelskammern aufgefordert werden. Der preußische Minister für Handel und Gewerbe erteilte darauf am 16. Juni den Bescheid, daß dem Wunsche des Deutschen Handelstags entsprochen worden sei.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags hatte am 14. Februar 1905 beschlossen, dafür einzutreten, daß 1. eine Zusammenstellung der Bestimmungen über die Beschäftigung ausländisch-polnischer Arbeiter hergestellt werde; 2. da, wo keine besonderen Bedenken vorliegen, Ausnahmen von jenen Bestimmungen zugelassen werden. Da der preußische Minister des Innern in seine auf eine entsprechende Eingabe des Präsidenten des Deutschen Handelstags vom 31. Juli erteilten Antwort vom 11. September auf die vom Ausschuß geäußerten Wünsche nicht eingegangen ist, beschloß der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 30. November 1905, an den Minister eine neue Eingabe zu richten, in der auch zu betonen sei, daß die Industrie nicht gegenüber der Landwirtschaft benachteiligt werden dürfe.

Die Kommission des Deutschen Handelstags betr. Sozialpolitik sprach sich am 29. Januar 1906 mit 11 gegen 8 Stimmen gegen eine weitere Ausdehnung der Unfallversicherung im Handelsgewerbe aus. Damit fielen die Anträge, die darauf gerichtet waren, alle Detailhandelsgeschäfte der Unfallversicherung zu unterwerfen oder bei denjenigen Detailhandelsgeschäften, die hinsichtlich eines mit ihnen verbundenen Lagerungsbetriebs der Unfallversicherung unterworfen sind, die Versicherung auf den ganzen Umfang des Geschäfts auszudehnen.

Auf eine vom Präsidenten des Deutschen Handelstags am 31. Juli 1905 an den Staatssekretär des Innern gerichtete Eingabe betr. Unfallverhütung in der Landwirtschaft erwiderte der Staatssekretär des Innern am 23. August, daß über den Erlaß einer reichsrechtlichen Vorschrift, nach der Maschinenfabrikanten und -händler unter Strafe gestellt werden, die Maschinen ohne die von den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen in den inländischen Verkehr bringen, zurzeit Erörterungen nicht schweben.

Der Präsident des Deutschen Handelstags richtete am 25. März 1905 an die Mitglieder des Deutschen Handelstags eine Umfrage betr. Übermittelung von Drucksachen des preußischen Abgeordnetenhauses an die Mitglieder des Deutschen Handelstags zum Zwecke der Feststellung der Beteiligung an einem mit der die Drucksachen des Abgeordnetenhauses herstellenden Buchdruckerei zu treffenden Abkommen. Am 6. Juni 1905 wurde den Mitgliedern des Deutschen Handelstags

mitgeteilt, daß ein solches Abkommen getroffen sei und mit Beginn der nächsten Session des preußischen Abgeordnetenhauses in Kraft trete.

Der Deutsche Handelstag überreichte am 8. August 1905 den in Betracht kommenden Reichs- und Staatsbehörden die Beschlüsse des Ausschusses des Deutschen Handelstags vom 14. Februar betr. Verdingungen nebst Begründung. — Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten erteilte darauf am 8. August den Bescheid, daß den Anträgen des Ausschusses, betreffend den Schutz der deutschen Produktion und die gleichmäßige Zulassung der Angehörigen der einzelnen Bundesstaaten zu den staatlichen Vergebungen, bei den Verdingungen im Geschäftsbereich seines Ressorts nach Möglichkeit entsprochen werde.

Der Ausschuß des Deutschen Handelstags beschloß am 26. Oktober 1905, daß das im Verfolg eines Beschlusses des Deutschen Handelstags vom 25. März 1904 vom Bunde Deutscher Nahrungsmittel-Fabrikanten und -Händler herausgegebene Deutsche Nahrungsmittelbuch daraufhin geprüft werde, ob es als Erfüllung der vom Deutschen Handelstag aufgestellten Forderung angesehen werden könne. — Gleichzeitig beschloß der Ausschuß, an den Präsidenten des Kaiserlichen Gesundheitsamts die Bitte zu richten, für die in Angriff genommene Neubearbeitung der „Vereinbarungen zur einheitlichen Untersuchung und Beurteilung von Nahrungs- und Genußmitteln wie Gebrauchsgegenständen für das Deutsche Reich“ Sachverständige von Industrie und Handel zuzuziehen und für deren Auswahl die Handelskammern in Anspruch zu nehmen.

Der Vorstand des Deutschen Handelstags sprach sich am 31. Mai 1905 dahin aus, daß die von der Handelskammer zu Magdeburg gegebene Anregung betr. Vertrag für den Einkauf von Hülsenfrüchten aus Ungarn und den Balkanstaaten voraussichtlich ohne Mitwirkung von Ausländern weiter zu verfolgen sein werde.

Zur Abstellung von Mißständen im Handel mit Futtermitteln aus Rußland gab die Handelskammer zu Thorn am 1. Mai 1905 eine Anregung.

Von den durch die Vollversammlung gewählten 24 Mitgliedern des Ausschusses des Deutschen Handelstags scheiden satzungsgemäß folgende 12 Herren mit der bevorstehenden Vollversammlung aus: Barthels (Barmen), Beckmann (Solingen), Craemer (Sonneberg), Gätcke (Altona), Herder (Euskirchen-Bonn), Jüdel (Braunschweig), v. Pflaum (Stuttgart), Schlumberger (Mühlhausen i. Elsaß), Schoch (Hildesheim), Servaes (Düsseldorf), Seyffardt (Krefeld), Vogt (Cassel). Von diesen Herren ist Herr Herder (Euskirchen-Bonn) gestorben und

hat Herr Servaes (Düsseldorf) sein Amt niedergelegt. Außerdem ist eine Ersatzwahl vorzunehmen, nachdem der in der letzten ordentlichen Vollversammlung gewählte Herr Gruschwitz (Neusalz a. O.-Sagan) sein Amt niedergelegt hat. — Von den durch ihre Körperschaften entsendeten Mitgliedern des Ausschusses sind ausgeschieden die Herren Doms (Oppeln; nicht mehr Mitglied der Handelskammer), Rabe (Lübeck; nicht mehr Mitglied der Handelskammer), Schlutow (Stettin; nicht mehr Vorsteher der Kaufmannschaft). An ihre Stelle wurden die Herren Grünfeldt (Beuthen-Oppeln), Fehling (Lübeck) und Manasse (Stettin) entsendet. — Außerdem hat die Potsdamer Handelskammer, Sitz Berlin, entsprechend § 15 Abs. 2 der Satzung des Deutschen Handelstags ihren Präsidenten Herrn Karl Marggraff in den Ausschuß entsendet. — Von den zugewählten Mitgliedern des Ausschusses starb Herr Frentzel (Berlin).

Die 32. Vollversammlung des Deutschen Handelstags, bei der die Kammer durch den Vorsitzenden und den Sekretär vertreten wurde, fand am 19. und 20. Februar im Langenbeck-Haus in Berlin statt. In der Versammlung wurden folgende Resolutionen gefaßt.

1. Zum Gesetzentwurf über die Ordnung des Staatshaushalts.

„Der Deutsche Handelstag erkennt die Notwendigkeit an, daß zur Ordnung des Reichshaushalts neue Steuern eingeführt werden, und spricht sich insbesondere für die Aufbringung von Mitteln aus, durch welche die im Interesse aller Kreise des Volkes erforderliche Stärkung der Wehrkraft des Reiches zur See ermöglicht wird.

Unter den zu diesem Zweck vom Bundesrat dem Reichstag unterbreiteten Steuervorschlägen ist in erster Linie der Vorschlag einer Erbschaftssteuer zu befürworten. Doch ist die Vorschrift, daß bei der Vererbung land- oder forstwirtschaftlicher Grundstücke an nähere Verwandte nur drei Viertel der Steuer erhoben werden, zu beseitigen, da sie eine ungerechte Bevorzugung der Landwirtschaft darstellt und Industrie und Handel einen Anspruch darauf haben, daß mit solcher Bevorzugung nicht immer weiter fortgeschritten wird.

Als Luxussteuer kann man die Steuer auf Kraftfahrzeuge zur nicht gewerbsmäßigen Personenbeförderung zugestehen.

Ferner soll auch gegen die vom Bundesrat empfohlene Steuer auf Personenfahrkarten trotz grundsätzlicher Bedenken kein Einspruch erhoben werden, weil sie in der vorgeschlagenen Art und Bemessung keine allzu starke Belastung und Belästigung des

Verkehrs mit sich bringt. Dagegen ist die von der Reichstags-kommission beschlossene starke Besteuerung der Personenfahrkarten scharf zurückzuweisen.

Den lebhaftesten Widerspruch fordern unter den Bundesrats-vorschlägen, die übrigens bedauerlicherweise ohne Anhörung der gesetzlich zur Vertretung von Industrie und Handel berufenen Körperschaften aufgestellt sind, diejenigen heraus, die auf die Einführung von Steuern auf Frachturkunden und Quittungen gerichtet sind. Hier treten zu der grundsätzlichen Unrichtigkeit, die Steuer bei den einzelnen Vorgängen des Erwerbslebens zu er-heben und damit die wesentlichen Grundlagen der Steuerkraft zu schädigen, eine große Belästigung und eine, wenn auch nicht im Einzelbetrag, so doch vielfach im ganzen sehr bedeutende und außerdem sehr ungleichmäßige Belastung hinzu.

Ohne erst die Frage der Zweckmäßigkeit einer stärkeren steuer-lichen Belastung des Bieres in ihrer Allgemeinheit entscheiden zu wollen, erklärt doch der Deutsche Handelstag, daß die An-nahme der derzeitigen Regierungsvorlage betr. die Abänderung des Brausteuergesetzes für einen der wichtigsten deutschen Industrie-zweige eine außergewöhnliche Sonderbelastung bedeuten würde. Die wirtschaftliche Lage der norddeutschen Brauindustrie ist aber nicht derart, daß sie imstande wäre, eine namhafte neue Be-lastung aus eigener Kraft zu tragen, dies umsoweniger, als ja auch mit dem Inkrafttreten der neuen Handelsverträge die Produktionskosten eine wesentliche Verteuerung erfahren. Die Abwälzung der Steuer auf die Abnehmer wird namentlich in den Grenzgebieten nach den süddeutschen Staaten wegen der eigenartigen Gestaltung der Reservatrechte und der Uebergangs-abgabe zur tatsächlichen Unmöglichkeit, so daß der Handelstag sich für verpflichtet hält, gegen die Novelle zum Brausteuergesetz sich auszusprechen.

Die von den verbündeten Regierungen dem Reichstage vor-geschlagene Vermehrung der Einnahmen des Reiches vom Tabak würde in ihrer Durchführung schwerwiegende Folgen in wirt-schaftlicher und sozialpolitischer Beziehung haben. — Die gleich-zeitige Erhöhung des Zollschutzes für deutschen Tabak durch Er-weiterung der Spannung zwischen der Steuer auf deutschen und dem Zolle auf ausländischen Tabak würde ebenfalls schädlich wirken. Die durch die geplante Mehrbelastung des Tabaks her-beigeführte Verschiebung in der Zigarrenindustrie von Nord- und

Mitteldeutschland nach Süddeutschland, welche übrigens von den beteiligten Kreisen in Süddeutschland keineswegs gewünscht wird, würde dadurch verschärft werden, ohne indes dauernd dem deutschen Tabakbau Nutzen zu bringen. — Der Deutsche Handelstag spricht deshalb die Erwartung aus, daß der Reichstag den von seiner Steuerkommission bereits einstimmig abgelehnten Gesetzentwurf betreffend Änderung des Tabaksteuergesetzes, soweit er sich auf Rohtabak bezieht, seine verfassungsmäßige Zustimmung versagen wird.

Der Deutsche Handelstag muß der vorgeschlagenen Zigarettensteuer seine Zustimmung versagen, weil dieselbe die Zigarettenindustrie zu schwer belasten und in der praktischen Durchführung in ihre Entwickelung störend und hemmend eingreifen würde. — Einem Ausgleich der steuerlichen Ungleichheit zwischen der Zigarette und der Zigarre, welche durch die steuerfreie Verwendung des Zigarettenpapiers gegeben ist, würde der Handelstag zustimmen.

Sieht sich hiernach der Deutsche Handelstag zur Ablehnung eines Teils der Vorschläge des Bundesrats genötigt, so weist er seinerseits darauf hin, daß in der Beseitigung der Bevorzugung der Landwirtschaft hinsichtlich der Branntweinsteuer ein Mittel zur Deckung des Reichsbedarfs zu finden ist, durch das zugleich die Abschaffung einer Ungerechtigkeit herbeigeführt werden würde.

Bei der Auswahl der weiter erforderlichen Steuern ist darauf Bedacht zu nehmen, daß sie nicht einzelne Gewerbezweige vorzugsweise belasten oder im allgemeinen die wirtschaftliche Tätigkeit erschweren, und daß sie dem Grundsatz der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit entsprechen."

2. Zur Gerichtsvollzieherordnung.

„Die am 1. Oktober 1900 in Kraft getretene preußische Gerichtsvollzieherordnung vom 31. Mai 1900 hat eine empfindliche Verschlechterung der Rechtspflege dadurch herbeigeführt, daß derjenige, der einen Gerichtsvollzieher in Anspruch nehmen will, ihn nicht mehr selbst wählen kann, sondern durch ein Verteilungsamt zugewiesen erhält, und daß dem Gerichtsvollzieher die Gebühren nicht mehr in vollem Umfang, sondern zu weniger als der Hälfte zufallen. Infolge beider Neuerungen ist das Interesse der Gerichtsvollzieher an der guten Ausführung der ihnen erteilten Aufträge stark gesunken, und hierunter leiden diejenigen, deren Aufträge mangelhaft ausgeführt werden. Zur Abhilfe hiergegen empfiehlt der Deutsche Handelstag, daß

1. die freie Wahl des Gerichtsvollziehers durch den Auftraggeber wieder hergestellt,
2. der Gebührenanteil des Gerichtsvollziehers auf 50% erhöht werde."

3. Zur Personentarifreform.

„Nach der Reichsverfassung sind die Bundesregierungen verpflichtet, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten zu lassen (Art. 42), und soll das Reich, dem die Kontrolle über das Tarifwesen zusteht, dahin wirken, daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt wird (Art. 45).

Alle Bestrebungen, die in der Richtung dieser Bestimmungen liegen, werden vom Deutschen Handelstag auf das lebhafteste unterstützt, und er hofft, daß die zwischen den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen wegen Herstellung einer Betriebsmittelgemeinschaft angeknüpften Verhandlungen zu einem befriedigenden Erfolge führen, in dem die Grundlage für weitere Reformen gegeben wird.

Am wichtigsten ist für Industrie und Handel eine Reform der Gütertarife, insbesondere deren Herabsetzung. Daneben haben aber auch die Bestrebungen nach Vereinfachung und Vereinheitlichung der Personentarife eine große praktische und nationale Bedeutung. Hierfür hat der Ausschuß des Deutschen Handelstags am 7. Dezember 1903 folgende Wünsche geäußert, die in einer Denkschrift des Präsidenten des Deutschen Handelstags vom 20. Juli 1904 näher begründet worden sind:

1. Feststellung der Preise für einfache Fahrkarten auf die Hälfte der jetzt in Preußen für gewöhnliche Rückfahrkarten gültigen Preise — unbeschadet der bestehenden besonderen Vergünstigungen für den Nah- und Vorortverkehr.
2. Beseitigung der Zuschläge für Benutzung der Schnellzüge.
3. Erhebliche Ermäßigung der Gepäckfracht unter Beseitigung des Freigepäcks.
4. Beibehaltung der vierten Wagenklasse.

Der Deutsche Handelstag billigt diese Wünsche seines Ausschusses und bedauert, daß die zwischen den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen vereinbarten, aus der Denkschrift des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Reform der Personen- und Gepäcktarife der deutschen Eisenbahnen ersichtlichen Vorschläge ihnen nicht durchweg entsprechen. Er würde

jedoch angesichts des großen Zieles einer Reform auch dann zustimmen, wenn seine Wünsche nicht in vollem Umfang erfüllt werden können. Mit Nachdruck spricht sich aber der Deutsche Handelstag dafür aus, daß die beabsichtigten festen Zuschläge für die Benutzung von Schnellzügen nur für die großen durchgehenden, namentlich dem internationalen Verkehr dienenden Züge erhoben werden und die Beseitigung des Freigepäcks nur dann stattfindet, wenn die Gepäckfracht so niedrig bemessen wird, daß im Durchschnitt für die Beförderung von Gepäck keine Verteuerung eintritt."

4. Zur Besteuerung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

„Der dem preußischen Landtag auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 20. November 1905 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Einkommensteuergesetzes und des Ergänzungssteuergesetzes, unterwirft die Gesellschaften mit beschränkter Haftung der Einkommensteuer, ohne zu gestatten, daß für die Besteuerung des Einkommens der einzelnen Gesellschafter das Einkommen aus ihren Geschäftsanteilen an der Gesellschaft in Abzug gebracht wird. Hierdurch würde für das Einkommen aus Geschäftsanteilen an Gesellschaften mit beschränkter Haftung eine Doppelbesteuerung herbeigeführt werden. Ist dies auch bereits in außerpreußischen Bundesstatten geschehen, und hat auch bereits Preußen hinsichtlich der Aktiengesellschaften die gleiche Regelung getroffen, so bleibt doch die Doppelbesteuerung einer einzelnen Art des Einkommens ein Unrecht, das nicht dadurch gerechtfertigt werden kann, daß es schon anderswo besteht. Zur Verhütung solchen Unrechts und im Interesse der weiteren Entwickelung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung erklärt sich daher der Deutsche Handelstag gegen die vorgeschlagene Maßregel."

5. Zum Wechselprotest.

„Das Wechselprotestverfahren, wie es in der Allgemeinen Deutschen Wechselordnung vom 5. Juni 1869 geregelt ist, genügt nicht mehr den Bedürfnissen des modernen Verkehrs. Im Verhältnis zu seinem Zweck und zu den Geldbeträgen, um die es sich im Durchschnitt handelt, ist es viel zu umständlich und kostspielig; auch ermangelt es der wünschenswerten Einheitlichkeit im Deutschen Reich. Der Deutsche Handelstag stellt daher die folgenden Vorschläge auf:

1. Der Inhalt des Protestes ist zu beschränken auf:

a) den Namen desjenigen, für den, und desjenigen, gegen den der Protest erhoben wird;
b) die an denjenigen, gegen den protestiert wird, gerichtete Aufforderung, seine Antwort oder die Bemerkung, daß er keine gegeben habe oder nicht anzutreffen gewesen sei;
c) den Ort und das Datum, an dem die Aufforderung geschehen und ohne Erfolg versucht worden ist:
d) die Unterschrift desjenigen, der den Protest aufgenommen hat.

2. Der Protest ist auf den Wechsel oder eine Allonge zu setzen.
3. Die Proteststunden sind für das Deutsche Reich einheitlich auf die Zeit von 9 bis 6 Uhr festzusetzen.
4. Die Kosten sind für das Deutsche Reich einheitlich und möglichst niedrig festzusetzen.
5. Die Befugnis zur Aufnahme des Protestes ist außer den Notaren und Gerichtsbeamten den Postbeamten zu erteilen.
6. Die Postverwaltung soll für den Schaden haften, der von Postbeamten in Ausübung der Befugnis zur Aufnahme des Wechselprotestes zugefügt wird.
7. Alle zur Protestaufnahme befugten Personen sind zum Empfang des Geldes zu ermächtigen."

Verband der amtlichen Handelsvertretung Westpreußens und Posens.

In dem letzten Jahresbericht teilten wir bereits mit, daß am 30. Januar 1905 eine Sitzung des Verbandes in Graudenz stattfand. Eine zweite Sitzung fand am 20. Juni in Thorn statt. Es wurde zunächst beschlossen, daß der Verband in einer Eingabe an die Staatsregierung gegen den Beschluß des Landwirtschaftsrats, wonach Maschinenfabrikanten und Händler unter Strafe gestellt werden sollen, welche Maschinen ohne die vorgeschriebenen Schutzvorrichtungen in den inländischen Verkehr bringen, Einspruch erhebt.

Nach einem Referat des Herrn Dr. Kandt über die Gerichtsvollzieherordnung wird folgender Beschluß gefaßt: Der Verband amtlicher Handelsvertretungen Posens und Westpreußens hält eine durchgreifende Reform der jetzigen Gerichtsvollzieherordnung für dringend geboten und bittet den deutschen Handelstag als Zentrale der preußischen Handelsvertretungen zunächst Erhebungen über die Wirksamkeit dieses Gesetzes bei seinen Mitgliedern anzustellen und hierauf den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Vollversammlung zu setzen.

Es wird ferner beschlossen, eine erneute Eingabe an die beiden Oberpräsidenten von Posen und Westpreußen zu richten, worin die Ausführungen des Präsidenten der Ansiedlungskommission, die diese im März auf eine Eingabe des Verbandes übersandt hat, als nicht zutreffend nachgewiesen werden sollen.

Es wird ferner mitgeteilt, daß die in der Graudenzer Zusammenkunft beschlossene Denkschrift über die Schädigung des Handels durch die staatliche Unterstützung der landwirtschaftlichen Genossenschaften in Ausarbeitung sei. Die Denkschrift ist im März 1906 vollendet worden.

Lagerei-Berufsgenossenschaft.

Die Handelskammer zu Halberstadt hatte in einer an den Vorstand der Lagerei-Berufsgenossenschaft in Berlin gerichteten Eingabe die Ansicht vertreten, daß die zur Lagerei-Berufsgenossenschaft gehörigen Detaillisten ihre sämtlichen Angestellten gegen alle in dem ganzen Betriebe und zum Teil sogar noch außerhalb desselben sich ereignenden Unfälle bei der Lagerei-Berufsgenossenschaft zur Versicherung bringen könnten. Das Reichs-Versicherungsamt hat jedoch entschieden, daß diese Auffassung irrtümlich ist und hat über die Frage der Versicherungspflicht des kaufmännischen Personals folgendes ausgeführt:

„Es muß an der vom Reichs-Versicherungsamt stets vertretenen Auffassung festgehalten werden, daß die kaufmännischen Angestellten von Unternehmern versicherungspflichtiger Betriebe, soweit sie nicht in dem versicherungspflichtigen Betriebe selbst (also zum Beispiel mit Lagerungs- und Beförderungsarbeiten) beschäftigt werden, von der Unfallversicherung bei der Lagerei-Berufsgenossenschaft ausgeschlossen sind. Eine Ausnahme hiervon besteht nach dem Gesetz nur für kaufmännische Angestellte die überwiegend in dem versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt worden sind; in diesem Falle erstreckt sich die Versicherung gemäß § 3 des Gewerbe-Unfall-Versicherungsgesetzes auch auf häusliche und andere Dienste, zu denen sie von ihrem Arbeitgeber oder dessen Beauftragten herangezogen werden. Eine fernere Ausnahme von obiger Regel bildet der § 50 des Genossenschaftsstatuts insofern, als dadurch ein käufmännischer Angestellter gegen Unfälle versichert werden kann, die er im Bereich des versicherungspflichtigen Betriebs erleidet, ohne in diesem Betrieb selbst tätig zu sein. Will ein Betriebsunternehmer seine kaufmännischen Angestellten, die nur zum geringeren Teile ihrer Gesamtarbeitszeit im versicherungspflichtigen Betriebe beschäftigt sind, allgemein auch gegen die Folgen von Unfällen versichern, die sie bei dem anderen Teile ihrer Beschäftigung,

insbesondere bei rein kaufmännischen Arbeiten erleiden, so bleibt ihm — da eine so weitgehende Versicherung weder auf Grund des § 50 des Genossenschaftsstatuts noch überhaupt vermöge einer statutarischen Bestimmung zulässig ist — nur der Weg der privaten Versicherung offen. Darüber hinausgehende Wünsche, so sehr sie in den Kreisen der beteiligten Unternehmer und auch seitens des Genossenschaftsvorstandes als dem praktischen Bedürfnis entsprechend empfunden werden mögen, können nur durch Gesetzesänderung Berücksichtigung finden."

Zulassung lebender Schweine aus Rußland.

Unter dem 6. November übersandten wir dem Deutschen Reichskanzler, Fürsten Bülow, folgende Eingabe:

„Ew. Durchlaucht bitten wir gehormsamst, gemäß § 2 der Verordnung vom 14. Juli 1889, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Rußland, Österreich-Ungarn und den Hinterländern Österreich-Ungarns, gestatten zu wollen, daß wöchentlich 200 Schweine aus Rußland nach dem Thorner Schlachthause zwecks sofortiger Abschlachtung eingeführt werden. Da auf den gleichen Antrag, der bereits Mitte September Ew. Durchlaucht durch den Thorner Magistrat unterbreitet worden ist, bisher kein Bescheid erteilt wurde, inzwischen aber Vieh- und Fleischpreise weiter gestiegen sind, und allem Anscheine nach in absehbarer Zeit keine Besserung durch größeren Auftrieb inländischen Viehs zu erwarten ist, sehen wir uns genötigt, im Interesse einer besseren Ernährung namentlich unserer Arbeiterbevölkerung dem Antrage des Thorner Magistrats beizutreten und um möglichst beschleunigte Öffnung der Grenze in dem beantragten Umfange dringend zu bitten.

Wir erwarten bestimmt, daß durch die Zufuhr russischer Schweine der sich besonders in dieser Viehgattung zeigende Mangel gemindert werden wird und damit eine Herabsetzung der für die ärmeren Klassen fast unerschwinglich gewordenen Preise erfolgt. Daß es sich bei der herrschenden Fleischteuerung um Viehmangel handelt, ist unsere feste Überzeugung, die ja auch von allen Seiten bestätigt wird. Es scheint eben trotz aller Anstrengungen unserer Landwirtschaft nicht möglich zu sein, eine der Bevölkerungs- und Wohlstandszunahme entsprechende Viehmenge zu liefern, zumal nachdem durch das Gesetz über die Schlachtvieh- und Fleischbeschau die Fleischeinfuhr ganz gewaltig beschränkt worden ist. Der Einfluß dieses Gesetzes hat sich anfangs nicht in seiner ganzen Stärke bemerklich gemacht, da man vor dem Inkrafttreten der dabei in Frage kommenden Gesetzesbestimmungen noch größere Fleischmengen nach Deutschland eingeführt hatte. Nach-

dem aber diese Bestände aufgebraucht sind, zeigt es sich deutlich, daß Viehmangel im Inlande vorhanden ist, und die Futternot im Vorjahre hat diese Tatsache nur etwas früher an das Licht gebracht. Für unsere Gegend kommt noch verschärfend hinzu, daß in der letzten Zeit hier trotz der Grenzsperre vielfach Seuchen unter den Schweinen herrschten, wodurch ganze Bestände vernichtet worden sind. Der Mangel an Schweinen wird deutlich auch durch den Auftrieb zu den Viehmärkten illustriert; so waren z. B. auf dem Thorner Viehmarkt vom 2. d. Mts. kaum 5 wirklich fette Schweine vorhanden. Die Aufkaufsversuche in der Umgegend sind auch zum größten Teil erfolglos, und selbst die Zufuhren aus Marienburg, woher in den letzten Monaten noch fette Schweine bezogen werden konnten, haben gänzlich aufgehört.

Direkt geklagt wird von unseren Schlächtern über das mindestens eigentümliche Verfahren der Ansiedlungskommission beim Viehverkauf. So hat man verschiedentlich Thorner Schlächter zur Besichtigung von Vieh und Abgabe eines Angebots aufgefordert, um nachher dieses Gebot nach Posen zu melden, wo man anderen Interessenten davon Kenntnis gibt und ihnen, nachdem sie einen kleinen Aufschlag bewilligt haben, den Zuschlag erteilt. Auf diese Weise entgehen unsren Schlächtern beträchtliche Viehmengen, die bei einem einwandsfreieren Verkaufsmodus nach Thorn kommen würden.

Nach Aussage von Sachverständigen ist die Annahme irrtümlich, daß angesichts der billigen Preise für Viehfutter eine ungewöhnlich große Viehmenge jetzt gemästet werde und bald auf den Markt komme. Leider findet die Mästung nicht in dem erwarteten Umfange statt, was auf die hohen Preise für mageres Vieh zurückzuführen ist. Es läge daher gewiß auch im Interesse derjenigen Landwirte die Vieh mästen, daß die Grenze auch für die Einfuhr von Magervieh geöffnet werde.

Ganz unhaltbar ist die Behauptung, daß die hohen Fleischpreise hauptsächlich eine Folge ungerechtfertigten Aufschlags im Zwischenhandel oder seitens der Schlächter seien; es steht vielmehr fest, daß jedenfalls die Fleischer selbst hart durch die hohen Viehpreise betroffen werden, und sie arbeiten jetzt, wenn nicht mit Verlust, doch mit einem ganz unbedeutenden und gegen normale Zeiten jedenfalls geringerem Gewinn. Es ist übrigens eine alte Erfahrung, die auch von agrarischer Seite (Zeitschrift für Agrarpolitik, Juli 1905) bestätigt wird, daß in den Zeiten höchster Viehpreise die Differenz zwischen Ein- und Verkaufspreis für den Schlächter am geringsten ist. Außerdem entsteht den Fleischern in der jetzigen Zeit noch dadurch ein besonderer Schaden,

daß in viel größerem Umfange als sonst Vieh an den Markt kommt, das noch nicht schlachtreif ist, wodurch die Verarbeitung des Fleisches zu Dauerwaren schwieriger wird, denn es entstehen dann größere Gewichtsverluste, und auch die Haltbarkeit der Ware leidet dadurch.

Daß auch die Viehhändler keinen ungewöhnlichen Gewinn einheimsen, geht schon daraus hervor, daß die Schlächter, die doch häufig selbst zu den Landwirten fahren, um Vieh einzukaufen, keinen nennenswerten Vorteil davon haben, wenn sie dabei die durch die Reise entstehenden Kosten in Anrechnung bringen. Ferner sind auch die Fälle nicht selten, daß Landwirte, die ihr Vieh selbst zu dem Berliner Viehmarkt bringen, dort geringere Preise erzielten, als ihnen von den Händlern zu Hause geboten worden waren.

Es ist daher unsere wohlbegründete Überzeugung, daß allein der Viehmangel an den hohen Fleischpreisen die Schuld trägt. Dann kann aber auch der Vorschlag der Landwirtsschaftskammern, wonach die Städte die Versorgung mit Fleisch selbst in die Hand nehmen sollen, keine Abhilfe bringen, sondern den Städten höchstens ein Risiko und eine Verantwortung auferlegen, die sie zu tragen nicht imstande sind. Die Ausschaltung des Viehhandels halten wir, so lange die heutige Wirtschaftsordnung besteht, für eine gänzlich indiskutable Maßregel, bei der man von falschen Voraussetzungen ausgeht. Der Handel wird sich auch durch Gewalt nicht beseitigen lassen, und jeder dahingehende Versuch wird nur zum Schaden von Produzenten und Konsumenten ausfallen, wofür ja bereits Beispiele vorhanden sind.

Nun könnte man freilich durch die Öffnung der Grenze nur dann den erstrebten Zweck erreichen, wenn in dem benachbarten, für die Schweineeinfuhr in Betracht kommenden russischen Gebiete, Schweine in genügender Menge und zu billigen Preisen vorhanden sind. Dies wird aber von den von uns befragten Sachverständigen unbedingt bejaht, und alle Anzeichen sprechen auch dafür. So werden z. B. an den Grenzorten Poln. Leibitsch und Dobczin jetzt ständig große Mengen von Schweinen geschlachtet, die von unseren Grenzbewohnern in kleinen Portionen nach Preußen gebracht werden. In Dobczin allein sollen wöchentlich etwa 60—70 Schweine zu diesem Zwecke geschlachtet werden. Die Schweine sind auch erheblich wohlfeiler als hier, und man hofft, nach Öffnung der Grenze dort den Zentner Lebendgewicht um etwa 10 Mark billiger einkaufen zu können.

Ausschlaggebend für die Zulassung der Schweineeinfuhr wird und muß aber sicherlich der Umstand sein, daß die Gefahr der Seucheneinschleppung ausgeschlossen ist. Zunächst sind die Gegenden, aus

denen wir die Schweine beziehen würden, d. i. in der Hauptsache die Gegend jenseits der Drewenz zwischen der Warschau-Wiener und der Weichsel-Bahn und das Gebiet um Warschau, nach unseren Erkundigungen seuchenfrei, wie denn überhaupt das in Russisch-Polen gezüchtete Schwein wegen seiner Rasse und Ernährung viel weniger der Ansteckung ausgesetzt ist, als das hier gezüchtete.

Sodann verlangen wir ja auch nicht die Öffnung der Grenze für eine unbeschränkte und unkontrollierte Einfuhr, vielmehr soll wöchentlich nur eine bestimmte Anzahl, nämlich 200, die an der Grenze veterinärpolizeilich untersucht worden sind, mit der Bahn zur sofortigen Abschlachtung ins Schlachthaus gebracht werden. Bereits im Jahre 1890 ist die gleiche Erlaubnis erteilt worden, und es sind bis zum Jahre 1895 jährlich 10000 russische Schweine hier eingegangen, ohne daß ein Fall von Seucheneinschleppung vorgekommen wäre. Inzwischen sind durch Erweiterung des Schlachthauses, den Bau der Schlachthausbahn sowie der Bahnen Thorn-Leibitsch und Schönsee-Gollub die Verhältnisse für die Schweineeinfuhr noch günstiger geworden, und die Tiere können jetzt, ohne den Boden zu berühren, bis zum Schlachthaus transportiert werden. Da die in Schlesien schon jetzt zugelassene Einfuhr russischer Schweine nach dem 1. März 1906 noch in weiterem Umfange gestattet werden soll, so muß sich die Einfuhr unter den nötigen Vorsichtsmaßregeln doch bewährt haben, und es müßte daher, was wir aber für ausgeschlossen halten, nachgewiesen werden, daß bei Thorn die Verhältnisse für die Schweineeinfuhr ungünstiger liegen als bei den betreffenden schlesischen Städten, wenn unserem Antrage nicht stattgegeben werden sollte. Da nun, wie Ew. Durchlaucht der Abordnung des Städtetags jüngst erwiderten, das Einfuhrverbot nicht zur Aufrechterhaltung der hohen Viehpreise im Inlande dienen soll sondern lediglich den Zweck hat, die Einschleppung von Seuchen zu verhindern, so ist es ein Gebot der Gerechtigkeit, auch uns die Einfuhr unter den erwähnten Bedingungen zu gestatten, da hierbei nach menschlichem Ermessen die Gefahr der Seucheneinschleppung ausgeschlossen ist.

Wir geben uns daher der sicheren Hoffnung hin, daß Ew. Durchlaucht so bald wie möglich die von dem Thorner Magistrat und von uns erbetene Zulassung russischer Schweine hochgeneigtest genehmigen werden."

Begünstigung der Einkaufsgenossenschaften durch den Staat.

Ende September wandten wir uns in nachstehender Eingabe an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe:

„Der Verband deutscher Eisenwarenhändler hat in der Generalversammlung vom 4. Juni d. Js. in München nachstehende Resolution angenommen, die uns mit der Bitte um Befürwortung an der für uns zuständigen Stelle zuging:

„Der Verband Deutscher Eisenwarenhändler legt erneut Verwahrung ein gegen die einseitige Begünstigung, welche die verschiedenen, auf Verdrängung und Ausschaltung des Zwischenhandels gerichteten Genossenschaften seitens der Regierungen und Behörden in verschiedenen Bundesstatten immer noch erfahren.

Ohne den staatlichen und kommunalen Beamten die ihnen zukommenden Rechte irgendwie beschränken zu wollen, muß der Verband abermals sein Bedauern darüber aussprechen, daß vielfach seitens der Beamten eine Tätigkeit für die Genossenschaft entfaltet wird, welche mit ihrer amtlichen Stellung nicht zu vereinbaren ist.

Der Verband ersuchte die Regierungen, auf eine möglichst baldige Beseitigung der steuerlichen Begünstigung hinzuarbeiten, welche den Genossenschaften in verschiedenen Teilen des Reichs noch eingeräumt ist und sich jeder direkten und indirekten, mit der von dem Staate zu beobachtenden wirtschaftlichen Neutralität unvereinbarlichen Unterstützung der Genossenschaften zu enthalten."

Wir kommen dem Ersuchen, diese Resolution zu unterstützen, um so lieber nach, als wir gerade hier im Osten am deutlichsten verspüren, welche Nachteile durch die Unterstützung der Genossenschaften seitens der Preußischen Staatsregierung dem Handel erwachsen. Diese Nachteile sind aber, wie wir namentlich in unseren Jahresberichten wiederholt hervorgehoben haben, nicht nur wirtschaftlicher Natur, sondern es findet auch eine Schädigung des Deutschtums in den Städten statt, wodurch der Ansiedlungspolitik gerade entgegengewirkt wird.

So nützlich die Genossenschaften wirken können, wenn sie den Bereich ihrer naturgemäßen Tätigkeit nicht überschreiten, so nachteilig ist ihre Wirkung, wenn sie, nicht aus eigener Kraft, sondern nur mit Hilfe staatlicher Unterstützung über diesen Rahmen hinausgehen und ihre Aufgabe in der Verdrängung des legitimen Handels suchen. Dann werden nämlich beide Teile geschädigt, der Handel nicht nur sondern auch die Genossenschaften, deren zahlreiche Zusammenbrüche namentlich in den letzten Jahren Ew. Exzellenz ja bekannt sind.

Wir können uns daher den Resolutionen des Verbandes nur anschließen und Ew. Exzellenz dringend bitten, hochgeneigtest dafür einzutreten, daß die staatliche Begünstigung der Genossenschaften, soweit ihre Tätigkeit auf die Verdrängung des Handels gerichtet ist, in Wegfall komme".

Zulassung ausländischer Holzhändler.

Den Herrn Oberpräsidenten in Danzig baten wir Mitte Januar 1905 um eine Vereinfachung bei der Erledigung der Aufenthaltsgesuche russischer und galizischer Holzhändler, indem wir schrieben:

„Nach den bestehenden Vorschriften müssen die während der Holzsaison nach Westpreußen kommenden galizischen und russischen Holzhändler bereits einige Zeit vor Beginn der Flößerei ein Gesuch um Aufenthaltsgenehmigung an Ew. Exzellenz richten. Diese Gesuche, die jetzt einzeln und zu verschiedenen Zeiten ankommen, gehen dann dem Herrn Regierungspräsidenten zu und werden von ihm, soweit es sich um Aufenthaltsgenehmigung für Thorn handelt, dem Thorner Landratsamte und der Polizeiverwaltung und zum Teil auch uns zur Äußerung übersandt. Es ist dies ein ziemlich umständliches und zeitraubendes Verfahren, welches, wie die Erfahrung gezeigt hat, noch dazu die Gefahr mit sich führt, daß einzelnen der um Aufenthaltsgenehmigung Nachsuchenden diese wegen eines geringen Verstoßes gegen irgend eine Formvorschrift versagt wird, ohne daß es weder ihnen noch uns möglich wäre, eine Aufklärung herbeizuführen. Bei der Wichtigkeit, die der Holzhandel für unseren Bezirk hat und nach Fertigstellung des Holzhafens noch mehr erhalten wird, haben wir ein lebhaftes Interesse daran, daß den ausländischen Holzhändlern die Zugänglichkeit zu dem Thorner Holzmarkte nicht erschwert werde, sondern daß nur solche Elemente ferngehalten werden, von denen eine Schädigung des Handels zu befürchten ist.

Wir gestatten uns deshalb, Ew. Exzellenz eine Abänderung des bisherigen Verfahrens ganz gehorsamst in Vorschlag zu bringen. Diese Änderung würde darin bestehen, daß wir beim Beginn eines jeden Jahres eine Liste derjenigen russischen und galizischen Holzhändler aufstellen, die voraussichtlich im Laufe des Jahres hierherkommen werden, wobei wir bei jedem bemerken würden, ob wir sein Gesuch um Aufenthaltsgenehmigung unterstützen oder nicht. Diese Liste würden wir Ew. Exzellenz übersenden, wonach dann von der Einreichung von Aufenthaltsgesuchen seitens der in der Liste stehenden Holzkaufleute abgesehen werden würde. Gleichzeitig würden wir dem hiesigen Landratsamte, sowie der Polizeiverwaltung Abschriften der Liste zugehen lassen. Die Aufenthaltsgenehmigung könnte dann für alle, abgesehen von einigen Nachzüglern, mit einem Male erteilt werden. Wenn dann auf anderweitige Meldungen hin Ew. Exzellenz Sich veranlaßt sehen würden, entgegen unserem Antrage, dem einen oder dem anderen der in der Liste Verzeichneten die Aufenthaltsge-

nehmigung zu versagen, so geht unser Wunsch dahin, daß Ew. Exzellenz die Ablehnung nicht eher aussprechen möge, bis wir Gelegenheit gehabt haben, uns über die betreffenden Fälle zu äußern.

Sollten Ew. Exzellenz nicht geneigt sein, die Aufenthaltsgenehmigung auf Grund der von uns einzureichenden Liste zuerteilen, so bitten wir, wenigstens dem Antrage zu entsprechen, daß es, ehe eine Ablehnung erfolgt, uns stets gestattet werden möge, uns gutachtlich zu äußern."

Wir erhielten darauf unter dem 1. März folgenden Bescheid:

„Die zeitweise Zulassung russisch-polnischer und galizischer Juden bildet eine Maßnahme der allgemeinen Fremdenpolizei, welche nicht lediglich nach den wirtschaftlichen Interessen des Handels zu beurteilen bleibt, sondern in erster Linie von nationalpolitischer Bedeutung ist. Ich sehe mich deshalb nicht in der Lage, den dortseitigen Vorschlägen auf Änderung des bei der Prüfung der Aufenthaltsgesuche geübten Verfahrens stattzugeben. Auch würde die Durchführung dieser Vorschläge keineswegs zu einer Vereinfachung des Geschäftsganges führen, weil mit Rücksicht auf die in jedem Falle zu wahrenden polizeilichen Interessen Rückfragen bei den nachgeordneten Polizeibehörden unumgänglich blieben.

Sofern lediglich eine Abkürzung des formellen Verfahrens der Handelskammer erwünscht ist, bleibt es Wohlderselben überlassen, die einzelnen Gesuchsteller darüber zu belehren, daß sie ihre Anträge auf Erteilung der Aufenthaltsgenehmigung an den Landrat in Thorn richten. Auch ist nichts dagegen zu erinnern, wenn die Handelskammer die Anträge der Händler selbst frühzeitig entgegennimmt und sie in Form einer Nachweisung mit den Belägen und unter gleichzeitiger gutachtlicher Äußerung zu den einzelnen Anträgen dem Landrate in Thorn einreicht."

Wir haben daraufhin in diesem Jahre die Gesuche gesammelt und mit unserem Gutachten versehen weitergereicht. Wir hoffen, daß sich dieses Verfahren bewährt.

Eintragung von Bäckereien in das Handelsregister.

Ende Januar 1906 teilte die Handelskammer zu Graudenz mit, daß die Bäcker in ihrem Bezirke wiederholt versucht hätten, sich bei Mehllieferungen ihren Zahlungsverpflichtungen zu entziehen, indem sie behaupteten sie besäßen nichts, das Geschäft gehöre ihrer Frau. Bei einem Prozeß sei es dann oft schwer, die Sachlage zu klären, da die Bäckereien gewöhnlich keine regelrechte Buchführung hätten. Es sei deshalb schon verschiedentlich der Wunsch ausgesprochen worden, daß

mittlere und größere Bäckereien in das Handelsregister eingetragen würden. Die Kammer bitte, sich zu diesen Vorschlägen zu äußern. Wir erwiderten darauf unter dem 12. Februar:

„Bäckereien sind in unserem Bezirk nicht in das Handelsregister eingetragen, auch sind bisher keine dahingehenden Wünsche uns gegenüber geäußert worden. Dagegen sind auch in unserem Bezirk Klagen darüber laut geworden, daß Bäcker das Geschäft auf den Namen der Frau oder der Kinder weiterführten und dadurch ihre Mehllieferanten schädigten. Eine Bäckerei wurde sogar unter den Namen eines soeben geborenen Kindes weitergeführt.

Mit Ihnen sind wir der Ansicht, daß eine Eintragung in das Handelsregister für die Bäckereien nicht in Frage kommen kann, denn günstigsten Falls wäre das für die ganz großen Bäckereien, bei denen die geschilderten unlauteren Machenschaften überhaupt nicht vorkommen, zu erreichen. Gesetzlich aber eine Sonderstellung für die Bäckereien zu erhalten, wäre natürlich ausgeschlossen. Vielleicht ließ sich dadurch eine kleine Besserung erreichen, daß die von den Gemeinden geführten Listen der Gewerbetreibenden veröffentlicht oder doch wenigstens den Handelskammern zugesandt würden.

II. Verkehrswesen.

1. Eisenbahnen.

Bezirkseisenbahnrat.

Im Jahre 1905 fanden am 21. Juni in Bromberg und am 29. November in Danzig Sitzungen des Bezirkseisenbahnrats statt, auf denen wir durch unseren Vorsitzenden, Herrn Stadtrat Dietrich, vertreten waren.

Für die Sitzung im Juni hatte Herr Mühlenbesitzer Schnackenburg aus Schwetz folgenden Antrag eingebracht:

„1. Der Bezirkseisenbahnrat wolle beschließen, den Herrn Eisenbahnminister zu bitten, eine Revision der bestehenden Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate in dem Sinne zu veranlassen, daß für die Zukunft nicht mehr das Getreide höhere Frachten zu tragen hat, als die aus demselben erzeugten Fabrikate in ihrer Gesamtheit.

2. Der Bezirkseisenbahnrat wolle befürworten, daß, unabhängig von obigem Antrage, für den Geltungsbezirk des Tarifs C 1 (jetzt S 3 a) derselbe als allgemeiner Getreidetarif eingeführt wird, Mehl dagegen wie bisher im Tarife 10 und Kleie im Spezialtarif III verbleibt."

Der erste Teil des Antrages wurde abgelehnt, worauf der 2. Teil vom Antragsteller zurückgezogen wurde.

Unser Mitglied, Herr Brauereibesitzer Bauer, der als Vertreter des Verbandes ostdeutscher Brauereien und Mälzereien dem Bezirkseisenbahnrat angehört, hatte die Einlegung eines Personenzuges mit 2.—4. Klasse auf der Strecke Thorn—Insterburg mit Abgang von Thorn 10^{18} nachts und von Insterburg 6^{30} morgens mit folgender Begründung beantragt:

„Von 7^{28} abends bis 1^{10} nachts, also in einem dazwischen liegenden Zeitraum von ca. 6 Stunden verkehrt von Thorn nach Richtung Insterburg kein Personenzug, so daß die Reisenden der in Thorn einlaufenden Züge

von Breslau—Posen um 9^{13} bezw. 10^{38} abends,
von Schneidemühl—Bromberg 9^{23} abends,
von Warschau—Alexandrowo 10^{09} abends

keinen direkten Anschluß mehr zur Weiterreise nach dem Osten haben, denn für diese geht der Zug von Thorn nach Insterburg, welcher um 1^{10} nachts abgelassen wird, zu spät ab.

Aber auch für diejenigen Reisenden, welche, von Osten kommend, etwa um 5^{33} nachmittags in Thorn eintreffen, wäre eine solche Zugverbindung von außerordentlicher Wichtigkeit, da diese den um 7^{28} abends von Thorn nach Richtung Insterburg abgehenden Zug wegen der sehr kurzen Zwischenzeit kaum benutzen können und so gezwungen sind, entweder bis nachts 1^{10} sich in Thorn aufzuhalten, oder die Nacht daselbst zuzubringen.

Selbst den Bewohnern der nächstgelegenen Städte, Dörfer, sowie des platten Landes wird es wegen des Fehlens eines passenden Zuges zur Rückreise zur Unmöglichkeit gemacht, ein gutes Konzert oder Theaterstück in Thorn zu hören bezw. zu sehen, weil man, da nur der um 1^{10} nachts von Thorn abgehende Zug zur Rückreise benutzt werden kann, nicht vor 2 oder 3 Uhr oder noch später zu Hause anlangt; würde dagegen ein Zug um ca. 10^{15} abends von Thorn nach Richtung Insterburg abgehen, dann wäre dem jetzigen Übelstand abgeholfen.

Bezüglich des Gegenzuges bemerke ich ergebenst, daß die Zwischenzeit zwischen den um 4^{17} morgens und 10^{10} vormittags von Insterburg abgehenden Zügen ebenfalls ca. 6 Stunden beträgt und dieser Zeitraum für einen Tageszug auf einer Hauptstrecke ein zu langer ist. Das beweist, daß der um 4^{17} morgens, sowie der um 10^{10} von Insterburg abgehende Zug ganz außerordentlich stark besetzt ist, so daß diese Züge sehr häufig nur mit Verspätungen, die mitunter bedeutend sind, verkehren können, was für die Reisenden natürlich Unannehmlichkeiten im Gefolge hat. Der um 7^{34} morgens von Insterburg abgehende

D-Zug kommt, da er nur auf wenigen Stationen hält und meistens Reisende der höheren Klassen und über Thorn hinaus befördert, für das große Publikum kaum in Betracht.

Wenn nun zwischen 4^{17} morgens und 10^{10} vormittags etwa um 6^{30} ein Personenzug von Insterburg abgelassen würde, so würde derselbe nicht nur die beiden vorhin genannten Züge entlasten, sondern auch den Mitreisenden, wenn passend gelegt, einen besseren Anschluß von Thorn zu den in folgenden Richtungen verkehrenden Zügen ermöglichen:

in der Richtung Bromberg um 2^{00} und 5^{18} nachm.

" " " Posen um 1^{35} und 3^{24} nachm.

" " " Alexandrowo um 1^{35} oder 4^{15} nachm."

Der Antrag wurde angenommen.

In der Novembersitzung hatte Herr Stadtrat Zawadzki beantragt, den keramischen Fabriken in Kolmar i. P. für den Bezug der zu ihren Betrieben erforderlichen Rohmaterialien und Steinkohlen Frachtermäßigungen zu gewähren. Nach längerer Debatte wird nachstehender Antrag:

„Für Rohton, Porzellansand, Kaolin aus Schlesien und Sachsen für keramische Fabriken an und östlich der Oder, jedoch nicht südlicher als an der Linie Frankfurt—Posen—Thorn belegen, eine 25prozentige Ermäßigung gegen die bestehenden Frachtsätze des Rohstofftarifs zu gewähren"

mit großer Stimmenmehrheit angenommen.

Für den Fall, daß dieser Antrag nicht die Zustimmung der Eisenbahnverwaltung finden sollte, wird der von dem Ausschuß befürwortete Antrag:

„Bezirkseisenbahnrat wolle befürworten, einen besonderen Ausnahmetarif von den noch zu ermittelnden Versandstationen in Schlesien und Sachsen nach Kolmar i. P. für Rohton, Kaolin und Porzellansand mit 25 % Ermäßigung der bestehenden Frachsätze zu stellen"

ebenfalls angenommen.

Es wurde ferner nachstehender, von mehreren Mitgliedern eingebrachter Antrag angenommen:

„Der Bezirkseisenbahnrat wolle beschließen, den Herrn Minister zu bitten, den Typ der offenen 10 t-Wagen in seinem Bestande zu erhalten und für den Fall, daß dieser Bestand dem Bedürfnis nicht genügt, für die statt dessen angelieferten 15 t-Wagen anzuordnen, daß innerhalb des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektionen Bromberg,

Danzig, Königsberg nur die Fracht für das wirklich verladene Gewicht, jedoch mindestens für 10 t nach dem Ausnahmetarif (Rohstofftarif) berechnet werden soll.“

Gemeinsam mit den Herren Bahr und Friedländer beantragte unser Vertreter die Durchführung des in Landsberg a. W. von Berlin 8^{54} eintreffenden Personenzuges nach Kreuz. Auch dieser Antrag wurde angenommen.

Uferbahn.

Durch den steigenden Verkehr auf der Uferbahn sind die Gleisanlagen bereits wieder unzulänglich geworden. Das zeigte sich besonders im letzten Herbst, wo sich auf der Uferbahn derartige Mißstände in der Überführung der Sendungen ergaben, daß die Eisenbahn-Verkehrsinspektion zeitweise anordnete, die für den Umschlagsverkehr bestimmten Wagen in erster Reihe zu überführen und die für den Ortsverkehr bestimmten nur dann, wenn die Gleise ausreichten. Die gemeinsamen Bemühungen von Stadt- und Handelskammer führten dazu, daß am 10. Januar eine Besichtigung der Uferbahngleise stattfand, bei der Vertreter der Eisenbahndirektion Bromberg, der Stadt und der Handelskammer zugegen waren. Dem über diese Besprechung aufgenommenen Protokoll entnehmen wir folgendes:

„Übereinstimmung herrscht darüber, daß eine Erweiterung der Gleisanlagen der Uferbahn infolge des gesteigerten Verkehrs notwendig ist.

Der für diese Erweiterung von der Königlichen Eisenbahndirektion vorgelegte Plan schmälert den an sich schon nicht sehr breiten anstoßenden Fahrdamm um ein erhebliches, an der einen, auf dem Plane nicht verzeichneten Auffahrt sogar derartig, daß ein Fuhrwerksverkehr dadurch ausgeschlossen wird.

Die Vertreter der Stadt und der Handelskammer bitten darum, an der projektierten Anlage Änderungen eintreten zu lassen, welche die nach dem zeitigen Plane entstehenden Verkehrshindernisse möglichst beseitigen bezw. vermindern. Außerdem bitten sie die Anlage so vorzusehen, daß sie in Einklang zu bringen ist mit einer soweit angängigen Verlängerung des unteren Ladegleises östlich nach dem Bahnhofe hin und mit einer Weiterführung des oberen Gleises nach Westen um den Holzauswaschplatz herum nach dem Winterhafen und evtl. weiter nach dem zukünftigen Holzhafen. Dankbar würde es seitens der Petenten begrüßt werden, wenn auch diese Erweiterungen von der Königlichen Eisenbahndirektion projektiert und die entsprechenden Projekte dem

Magistrat zur weiteren Stellungnahme vorgelegt würden. Die schon jetzt allseitig für notwendig anerkannte Gleiserweiterung braucht dadurch keinen Aufschub zu erleiden."

Bahnhof Mocker.

Zur landespolizeilichen Prüfung des Entwurfs für den Staatsbahnhof in Mocker fand am 5. Januar 1906 eine Verhandlung statt, über die nachstehendes Protokoll aufgenommen wurde:

„Zunächst wurde von seiten des Landrats Widerspruch gegen den Entwurf erhoben mit der Begründung, daß die durch das ursprüngliche Projekt vorgesehene Senkung der Linden- und Wilhelmstraße von ca. 2 m nicht so erhebliche Erschwerungen des Straßen-Frachtverkehrs im Gefolge haben könne, und die jetzt geplante Umführung der Lindenstraße, zumal dadurch das gesamte Straßenbild leiden würde, zu rechtfertigen; seine abweichende Stellungnahme im Termin, vom 18. November sei dadurch zu erklären, daß er damals die Höhe der Steigung erheblich höher (4 m) angenommen habe.

Demgegenüber wurde von seiten des Bahnspediteurs Asch und des Fuhrunternehmers Walter betont, daß die zweimal erforderliche Überwindung des Höhenunterschiedes von 2 m eine sehr erhebliche Erschwerung des Frachtverkehrs bedeuten würde; sie bitten im Interesse des gesamten Frachtverkehrs um Ausführung des jetzigen Entwurfs.

Von seiten des Magistrats und der Handelskammer wird erklärt, daß sie im Interesse des Fuhrverkehrs die Beibehaltung des jetzigen Niveaus der Linden- und Wilhelmstraße für unbedingt erforderlich halten und sie deshalb dem vorliegenden Projekt zustimmen, wenn sie auch die Nachteile desselben nicht verkennen. Dieser Anschauung schließen sich die Vertreter des Herrn Regierungs-Präsidenten an.

Weiter fordert der Landrat an der Stelle, wo die jetzige Lindenstraße am Bahnkörper aufhören wird, eine Unterführung für den Personenverkehr. Dieselbe wird von seiten der Eisenbahnverwaltung abgelehnt. Die Vertreter des Regierungs-Präsidenten halten dieselbe nicht für erforderlich.

Der Einspruch des Magistrats wird zurückgezogen bis auf den Punkt, welcher das Fehlen eines geeigneten Platzes für einen Handelskammerschuppen betrifft. Von seiten der Eisenbahnverwaltung wird betont, daß diese Frage nicht mehr zur landespolizeilichen Prüfung stehen könne, sondern bereits in dem früheren Verfahren ihre Erledigung gefunden habe; die Vertreter des Herrn Regierungs-Präsidenten schließen sich dieser Ansicht an.

Der Gemeindevorstand Mocker zieht seinen Einspruch zurück, nachdem seitens der Eisenbahn-Verwaltung erklärt war, daß die für die Umführung der Lindenstraße geforderte Breite von 12 m in Aussicht genommen sei."

Zweites Gleis für die Eisenbahnbrücke bei Thorn.

Unter dem 7. September unterbreiteten wir dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten den dringenden Antrag, den Bau eines zweiten Gleises für die Strecke Thorn—Hauptbahnhof bis Thorn—Stadtbahnhof schleunigst zu veranlassen, und führten zur Begründung aus:

„In den Thorner Stadtbahnhof auf dem rechten Weichselufer münden z. Z. die beiden eingleisigen Bahnen Marienburg—Thorn und Insterburg—Thorn.

Beide Bahnen haben vom Stadtbahnhofe Thorn aus auf einer erheblichen Strecke die Steigung von etwa 7,5 m auf 1 km, so daß bei Bergfahrten vielen Personen- und Güterzügen durch eine zweite Lokomotive am Ende des Zuges über die Steigung hinweggeholfen werden muß.

Zahlreiche Verkehrsstockungen sind die Folge der eingleisigen Bahnanlage, die dem Betriebe auch große Gefahren bietet, da beide Bahnstrecken außer der starken Steigung noch eine erhebliche Krümmung mit einem Radius von etwa 400 m, sowie kurz vor dem Stadtbahnhof in dem Festungswall eine Maske besitzen, die die Strecke gänzlich unübersichtlich machen.

Durch den geplanten Bau des neuen Bahnhofs Mocker auf dem rechten Weichselufer soll die Marienburger mit der Insterburger Bahn vereinigt werden, so daß künftig die Strecke vom Stadtbahnhof Thorn bis zum neuen Bahnhof Mocker zweigleisig werden und erst von diesem aus die Gabelung in die Marienburger und in die Insterburger Bahn erfolgen würde.

Hierdurch würden endlich die großen Gefahren der jetzigen Bahnanlage auf dem rechten Weichselufer nördlich vom Stadtbahnhofe beseitigt werden.

Dagegen ist eine Beseitigung der noch größeren Gefahren, welche den Bahnverkehr südlich vom Stadtbahnhof bis zum Thorner Hauptbahnhof hin bedrohen, bisher noch nicht in Aussicht genommen, so daß wir die Stellung unseres vorliegenden Antrages als unsere unabweisbare Pflicht ansehen müssen.

Auf der etwa 1,75 km langen Strecke Thorn—Stadt bis Thorn—Hauptbahnhof überschreitet die Eisenbahn die Weichsel auf einer bis

jetzt eingleisigen Brücke. Auch hat diese Brücke vom Stadtbahnhofe aus ein Gefälle von etwa 6 m auf 1 km und in ihrer südlichen Hälfte eine noch stärkere Krümmung mit einem Radius von etwa 300 Metern, welche diesem südlichen Teil ebenfalls völlig unübersichtlich macht.

Diese eingleisige, unebene und unübersichtliche Strecke muß dem gesamten Verkehr der beiden Vollbahnen Thorn—Marienburg und Thorn—Insterburg, der Kleinbahn Thorn—Leibitsch, sowie der städtischen Uferbahn nach beiden Weichselufern vermitteln. Der Verkehr wird, wie oben angeführt, noch verstärkt durch die zweiten Lokomotiven, welche die schweren Züge bei Bergfahrten bis Mocker oder Katharinenflur unterstützen und sodann nach dem Hauptbahnhof zurückkehren. Infolgedessen ist für die genannte Strecke von allen Sonderzügen abgesehen eine regelmäßige Belastung mit etwa 78 Zugfahrten täglich vorhanden, die sich im Winter, wenn der Fährbetrieb eingestellt ist, durch weitere 16 Pendelzüge zwischen Stadt- und Hauptbahnhof, sowie durch Kohlen- und Rübenzüge auf ungefähr 100 und mehr Zugfahrten erhöht.

Bei einer auch nur vierstündigen Nachtruhe ergibt dies durchschnittlich alle 12—15 Minuten eine Zugfahrt. Schon bei diesem Verkehr können die sehr umfangreichen Ausbesserungen, die zur Instandhaltung des Brückengleises dauernd erforderlich sind, nur mit größter Mühe unter Ausnutzung jeder verkehrsfreien Minute stattfinden, zumal naturgemäß diese Ausbesserungen nur durch eine beschränkte Zahl Arbeiter ausgeführt werden können.

Wie leicht kann hier infolge einer wegen Zeitmangels nicht sorgfältig genug ausgeführten Ausbesserung eine Zugentgleisung stattfinden. Hier sei auch erwähnt, daß die gleichzeitige Benutzung der Brücke durch die zahlreichen Eisenbahnzüge und dem sehr lebhaften Fuhrwerks- und Reiterverkehr immer wieder Unfälle durch das Scheuen der Pferde hervorruft, die nicht selten einen tötlichen Ausgang für die Beteiligten nehmen.

Hierzu kommt aber, daß der jetzige Verkehr unseren berechtigten Anforderungen keineswegs genügt.

So haben wir wiederholt die Einlegung weiterer Pendelzüge vergebens beantragt, um den für die Thorner Reisenden so notwendigen Anschluß an alle nur vom Hauptbahnhofe aus führenden Züge zu erhalten.

Unsere Anträge sind von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg mit der wörtlichen Begründung abgelehnt worden,

„daß der eingleisige Betrieb über die Weichselbrücke die Einlegung dieser Pendelzüge nicht verträgt, da mit Verspätungen der übrigen Züge gerechnet werden muß.“

Hier ist die Unzulänglichkeit des einen Gleises für den notwendigen Verkehr von der zuständigen Behörde offen anerkannt worden.

Ein weiterer Grund für den zweigleisigen Ausbau der Brücke ist folgender Umstand:

Etwa 2 km stromabwärts vom Hauptbahnhofe sowohl an der Thorn—Bromberg als auch an der Strecke Thorn—Hohensalza liegt auf dem linken Weichselufer die Stadt Podgorz, mit etwa 4000 Einwohnern, die mit ihren Bedürfnissen fast völlig auf Thorn angewiesen sind.

Die Errichtung einer Haltestelle in Podgorz und die Durchführung möglichst zahlreicher Pendelzüge von Thorn—Stadtbahnhof bis dorthin ist um so notwendiger, seitdem sich der Verkehr zwischen beiden Städten infolge der Einrichtung des Artillerie-Schießplatzes bei Podgorz, welcher vom März bis Oktober j. Js. mit zahlreichen Truppen belegt ist, außerordentlich gesteigert hat.

Ferner kommt für die künftige Belastung der eingleisigen Brücke noch der künftige Thorner Holzhafen in Betracht, zu dessen Bau auf dem rechten Weichselufer unterhalb Thorns eine Aktiengesellschaft mit 3 Millionen Mark Kapital unter Beteiligung des preußischen Staates mit $1^1/_2$ Millionen Mark, im vorigen Jahre gebildet worden ist. Dieser Holzhafen bedarf unbedingt eines Anschlusses an die Staatsbahn, denn es ist mit Sicherheit die Anlage großer Holzindustrien zu erwarten, die ihre Erzeugnisse größtenteils mit der Bahn über die Weichselbrücke nach dem Westen versenden werden.

Wir müssen daher feststellen, daß die eingleisige Strecke von Thorn—Stadtbahnhof bis Thorn—Hauptbahnhof bis an die äußerste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in äußerst gefahrdrohender Weise durch den jetzigen Verkehr unberücksichtigt bleiben mußte, daß weiter der Verkehr in kurzem noch eine erhebliche Steigerung erfahren muß, daß daher der Bau des zweiten Gleises unbedingt notwendig ist.

Schon bei der jetzigen Verkehrsstärke werden die Kräfte des verantwortlichen Bahnpersonals derartig erschöpft, daß leicht ein Bahnunglück auf dieser unebenen und unübersichtlichen Strecke herbeigeführt werden kann.

Durch den Bau des zweiten Gleises würden dann endlich unsere dringenden Verkehrswünsche verwirklicht werden können, welche bisher

unerfüllt bleiben mußten, trotzdem sie für unser wirtschaftliches Gedeihen dringend notwendig sind.

Die Königliche Staatsregierung hat wiederholt feierlich die wirtschaftliche Hebung der Ostmarken als ihre vornehmste Aufgabe erklärt. Voraussetzung hierfür ist aber unbedingt die Hebung des Verkehrs.

Aus all diesen angeführten Gründen hoffen wir, daß Ew. Exzellenz unserem dringenden Antrage hochgeneigtest stattgeben werden."

Die Eisenbahndirektion zu Bromberg teilte uns darauf unter dem 24. September im Namen des Herrn Ministers mit, daß die Notwendigkeit zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Weichselbrücke nicht anerkannt werden könne. Im übrigen werde nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs bei Mocker eine wesentliche Entlastung der Brücke eintreten.

Ausnahmetarif für Wegebaustoffe.

Unter dem 23. Juli schrieb uns die Kgl. Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Der Ausnahmetarif 5 für Wegebaustoffe hat in seiner gegenwärtigen Fassung zu mancherlei Bedenken und Zweifeln bei der Anwendung Anlaß gegeben. Es ist in Frage gekommen, die hervorgetretenen Unklarheiten und Zweifel durch eine anderweite Fassung der Tarifbestimmungen soweit möglich zu beseitigen. Die Handelskammer ersuchen wir ergebenst, uns hierbei durch Mitteilung der zu Ihrer Kenntnis gekommenen Härten und Uebelstände gefälligst zu unterstützen und uns diejenigen Wünsche bekanntzugeben, auf deren Berücksichtigung Sie nach den gemachten Erhebungen besonderen Wert legen. Insbesondere ist uns die Beantwortung der folgenden Fragen erwünscht:

1. a. Sind mit den im Ausnahmetarif genannten Gütern:
   Grand, Kies, Sand, rohe Steine (Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge), Pflastersteine, wenn zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar, Steinschrotten einschließlich des Steingrobschlags in unregelmäßigen Stücken zur Herstellung oder Unterhaltung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausseen; Schlacken und Ziegelbrocken

   sämtliche geringwertigen Stoffe, die zum Wegebau verwendet werden, aufgezählt,

   b. oder welche anderen Stoffe würden noch anzuführen sein, um im Tarif die Worte „wie beispielsweise" entbehrlich zu machen? (cf. Ziffer 4.)
2. Ist es erwünscht, den Ausnahmetarif auch für Sendungen zur Herstellung oder Unterhaltung von Privatwegen zu gewähren,

gleichviel ob die Wege vom Eigentümer für den öffentlichen Verkehr (widerruflich) freigegeben sind oder nicht? Welche Gründe kommen für eine Erweiterung des Tarifs nach dieser Richtung hauptsächlich in Frage?

3. Wird auf den Fortfall der vorgeschriebenen Verwendungsbescheinigung großer Wert gelegt und weshalb?

4. Asphalt, Eisen und Holz (für Eisen- und Holzpflaster), Klinker, die zur Herstellung von Reihenpflaster verwendbaren Pflastersteine, ferner Traß, Zement und Ziegelsteine sind von dem Ausnahmetarif ausgeschlossen. Besteht das Bedürfnis, einzelne dieser Artikel und welche in den Ausnahmetarif aufzunehmen? Durch welche besonderen Umstände wird das Bedürfnis begründet?

Durch eine eingehende, baldige Beantwortung der gestellten Fragen würden Sie uns zu besonderem Dank verpflichten."

Wir erwiderten darauf unter dem 17. August:

„Die in dem gefl. Schreiben vom 23. Juli 1905 enthaltenen Fragen beehren wir uns, wie folgt, zu beantworten:

1. Zum Wegebau werden von geringwertigen Stoffen noch verwendet: Steinfeinschlag (Schlottersteine), Lehm- und Schlickboden, ferner die die Straße abgrenzenden, rauh bearbeiteten Bordsteine. Es sind viele Wege nur als sog. Lehmchausseen ausgebaut. Die Aufnahme der genannten Wegebaustoffe in den Ausnahmetarif 5 wäre daher erforderlich, um die Worte „wie beispielsweise" entbehrlich zu machen. Es wird weiter dringend gewünscht die Beseitigung der Anmerkung 1, wonach Bürgersteige im Sinne des Tarifs zu den Wegen und Chausseeflächen nicht zu rechnen sind.

2. Die Gewährung des Ausnahmetarifs auch für Herstellung oder Unterhaltung von Privatwegen ist sehr erwünscht, da in sandigen Gegenden häufig weder Steine, Kies noch Lehm zu finden ist und auch die Verbesserung der Privatwege schließlich zur Hebung des Verkehrs dient. Die Beschränkung auf die Privatwege, welche von den Eigentümern dem öffentlichen Verkehr freigegeben sind, erscheint nicht zweckmäßig. Es würden dann z. B. die Landwirte, hinsichtlich der auf dem umfriedeten Teile ihrer Grundstücke befindlichen Wege von einer Vergünstigung ausgeschlossen sein, während bei den schweren Lasten die regelmäßig darauf befördert werden, möglichst gute Wege durchaus notwendig sind.

3. Die vorgeschriebene Veränderungsbescheinigung könnte wegfallen, wenn, wie es gewünscht wird, die Ausnahme beseitigt würde, daß die Baustoffe nicht zu den asphaltierten, und mit Reihenpflaster versehenen Wegen benutzt werden dürfen. Zweckmäßig wäre wenigstens, daß jene Bescheinigung auch vom Vorsteher der Ankunftsstation erteilt werden könnte.
4. Die Aufnahme der unter 4 verzeichneten Wegebaustoffe in den Ausnahmetarif wird allseitig gewünscht, ferner auch die Aufnahme von Schürschienen. Am dringendsten wird die Aufnahme für Bordschwellen und für Pflastersteine, welche zu Reihenpflaster verwendbar sind, verlangt.

   Die Verwendung von Reihenpflaster zu den Wegen auch außerhalb der Städte und Ortschaften nimmt wegen seiner sehr festen Dauerhaftigkeit immer mehr zu. Dies ist sowohl im Verkehrsinteresse, als auch aus hygienischen Gründen durchaus zu fördern.

   Jetzt wird hierzu fast ausschließlich schwedisches Material verwendet, weil es auf dem wohlfeilen Wasserwege befördert wird.

   Hierdurch entgehen unserer vaterländischen Stein-Industrie bedeutende Summen, welche ihr erhalten blieben, wenn sie durch Gewährung des Ausnahmetarifs konkurrenzfähig würde."

Detarifierung von Stangenhölzern.

Von der Bromberger Eisenbahndirektion erhielten wir unter dem 19. September folgende Anfrage:

„Von dem Deutschen Forstverein ist beantragt worden, Stangenhölzer von mehr als 2,5 m Länge und bis zu 15 cm Durchmesser am Stammende aus Spezialtarif II nach Spezialtarif III zu versetzen. Der Antrag wird in der Hauptsache damit begründet, daß infolge des Schneesturmes im April 1903 in den deutschen Forsten, namentlich in Schlesien, große Mengen an Stangenhölzern niedergebrochen seien, die zum Teil jetzt noch nicht aufgearbeitet seien.

Bei der Verwertung der überwiegend geringen Nutzholzsortimente sei es hinderlich gewesen, daß die vorbezeichneten geringeren Stangenhölzer nach Spezialtarif II verfrachtet werden mußten, während die stärkeren und wertvolleren, zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer (bis 7 m Länge nur 20 cm Zopfstärke) zu den Sätzen des Rohstofftarifs gefahren würden.

Zur weiteren Behandlung des Antrages, dessen Tragweite in finanzieller und wirtschaftlicher Beziehung noch nicht übersehen werden kann, ersuchen wir ergebenst um Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind gleiche Anträge aus Interessentenkreisen bei Ihnen eingegangen?
2. Ist für Ihren Bezirk ein wirtschaftliches Bedürfnis für die beantragte Detarifierung anzuerkennen?
3. In welchem Umfange werden Stangenhölzer der bezeichneten Art versandt?
4. Welche Versand- und Empfangsstationen kommen hauptsächlich in Frage?
5. Sind wirtschaftliche Verschiebungen innerhalb der deutschen Erzeugungs- und Verbrauchsgebiete von der Durchführung der beantragten Tarifmaßnahme zu erwarten?
6. Ist von der Detarifierung eine Begünstigung des Wettbewerbs des Auslandes (Rußland, Galizien usw.) zu befürchten?"

Unsere Antwort lautete:

Zu 1. Nein.

Zu 2. Zurzeit ist das Bedürfnis nach der beantragten Detarifierung zwar gering, doch möchten wir uns dennoch dafür aussprechen, damit bei etwa eintretendem Schneebruch usw. die fraglichen Stangenhölzer, die zu normalen Zeiten fast ausschließlich von dem Lokalbedarf aufgenommen werden, leichter versandt werden können. Nach Mitteilung der Stadt Thorn würde bei einem billigeren Tarif auch zu normalen Zeiten ein Versand der fraglichen Hölzer stattfinden, sobald die projektierte Bahn Thorn—Unislaw fertiggestellt ist und damit die Waldkomplexe Barbarken und Ollek erschlossen werden.

Zu 3. In sehr geringem Umfange.

Zu 4. Soweit ein Versand der fraglichen Hölzer stattfindet, findet er nicht zu Wasser statt.

Zu 5. Eine erhebliche Verschiebung ist nicht zu erwarten.

Zu 6. Nein. Dies ist schon wegen des gegenüber dem Holzzoll sehr geringen Wertes der Hölzer ausgeschlossen.

Fracht für Bleifabrikate zur Ausfuhr.

Ende November sprachen wir uns der Königlichen Eisenbahndirektion zu Kattowitz gegenüber für Versetzung von Bleifabrikaten zur Ausfuhr von Spezialtarif I nach Spezialtarif III aus.

Versendung von Fleisch als Eilgut zu Frachtgutsätzen.

Anfang Dezember schrieben wir an die Ständige Tarifkommission der Eisenbahnen Deutschlands:

„Die Handelskammer zu Arnstadt hat unter dem 7. v. Mts. bei der Ständigen Tarifkommission beantragt: „Fleisch, Fleischwaren und frische Kuttelwaren in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufzunehmen."

„Wir schließen uns diesem Antrage an und können die Auffassung der Arnstädter Kammer nur bestätigen, daß es sich bei diesen Sendungen nicht um Luxuswaren, sondern allermeist um Gegenstände eines allgemeinen wirtschaftlichen Bedürfnisses handelt, für die eine möglichst rasche Beförderung wegen der geringen Haltbarkeit dringend erwünscht ist, und die daher auch schon heute meist als Eilgut befördert werden. Die teure Eilgutfracht ist aber ein Hindernis für die Versendung dieser Waren, und es würde daher im eigensten Interesse der Eisenbahnverwaltungen liegen, durch Verbilligung der Eilgutfracht den Verkehr in Fleischwaren usw. zu heben.

Wir haben für unsern Bezirk noch einen besonderen Grund, für die billigere Versendung von Fleisch usw. einzutreten, denn wir könnten dann hoffen, daß noch mehr als bisher das hier gemästete Vieh in hiesiger Gegend geschlachtet und zu Fleisch und Wurstwaren verarbeitet werden würde. Dies wäre um so mehr zu wünschen, als dadurch auch die Gewerbetätigkeit des Ostens gehoben werden würde. Da wir uns ferner der Hoffnung hingeben, daß über kurz oder lang unsern wiederholten Anträgen auf Öffnung der Grenze für die Zufuhr russischer Schweine zwecks Abschlachtung im Thorner Schlachthause stattgegeben wird, so haben wir doppelten Grund, für eine Frachtermäßigung von Fleisch usw. einzutreten.

Wir bitten daher die Ständige Tarifkommission ergebenst, dem Antrage der Handelskammer zu Arnstadt entsprechend

Fleisch, Fleischwaren und frische Kuttelwaren in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufzunehmen."

Ausnahmetarif 10 b für Saatgut.

Unter dem 22. Februar 1906 wandten wir uns mit folgender Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„In dem vom 1. Februar d. Js. ab gültigen Ausnahmetarif 10 b für Getreide und für Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut ist festgesetzt worden, daß der Tarif sogleich bei der Abfertigung angewandt wird, wenn die Sendungen von einer aner-

kannten Saatzüchterei aufgegeben sind und die Inhaltsangabe im Frachtbriefe den Zusatz enthält: „Im eigenen Betrieb planmäßig gezüchtet“. Dagegen wird in allen anderen Fällen der Unterschied zwischen Normaltarif und Ausnahmetarif erst zurückgezahlt nachdem die Erklärung abgegeben worden ist, daß die Saatgutsendungen im landwirtschaftlichen Betrieb zur Aussaat verwendet worden sind.

Zweifellos werden durch diese Bestimmung die Saatzüchtereien gegenüber allen übrigen Versendern bevorzugt, und es wird dadurch der Handel in seiner Wettbewerbsfähigkeit beschränkt. Der Tarif ist nur formell für alle Interessenten gleich, dagegen müssen in Wirklichkeit alle diejenigen, die nicht Saatzüchter sind, einen höheren Tarif bezahlen, weil ihnen durch die bis zu 3 Monaten spätere Rückzahlung ein Zinsverlust erwächst. Es liegt also in dieser Tariffestsetzung wieder eine Bevorzugung der Landwirtschaft, wie sie ähnlich in den Notstandstarifen von 1901 und 1904 zur Durchführung gekommen waren. Wie wir damals uns gegen solche Differenzierung wandten, so tun wir dies auch heute, und wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst, die den Saatzüchtereien gewährte Vorzugsbedingung wieder aufzuheben. Sie steht jedenfalls auch nicht in Einklang mit § 7 der Verkehrsordnung vom Jahre 1899, denn wenn die zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife bei Erfüllung der gleichen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind, so muß doch auch, wenigstens theoretisch, jedermann die Möglichkeit haben, die gleichen Bedingungen zu erfüllen, es darf aber nicht von vornherein ein bestimmter Personenkreis ausgewählt werden, dem die Verfrachtung zu günstigeren Bedingungen gewährt wird. Wenn auch die Differenz bei der Anwendung des Tarifs nicht allzubedeutend ist, so müssen wir doch grundsätzlich immer wieder dagegen Verwahrung einlegen, daß die Landwirtschaft gegenüber dem Handel tarifarisch bevorzugt werde.“

Fahrplanangelegenheiten.

Anfang Juni schrieben wir an die Kgl. Eisenbahn-Verkehrsinspektion zu Thorn:

„Der Zug 434 wird in Verbindung mit Zug 433 von den russischen Grenzbewohnern gern zum Besuch der Stadt Thorn benutzt, doch wird häufig darüber geklagt, daß der Zeitraum zwischen beiden Zügen zur Besorgung von Geschäften etwas kurz ist, zumal der Zug 434 häufig mit Verspätung hier eintrifft. Wir sind deshalb gebeten worden, dafür einzutreten, daß dieser Zug etwas früher in Thorn eintreffe. Dies ließe sich einmal dadurch erreichen, daß man ihn früher von

Alexandrowo ablassen würde, was ohne Schwierigkeit durchführbar wäre, da der von Warschau ankommende Zug bereits 2^{31} nachm. (M. E. Z.) in Alexandrowo eintrifft, während der Zug 434 erst 3^{56} nachm. Alexandrowo verläßt. Da jedoch zu einer solchen Abänderung die Zustimmung der russischen Bahnverwaltung erforderlich ist, die man bekanntlich schwer erlangt, so wäre zu erwägen, ob nicht durch schnellere Führung des Zuges eine frühere Ankunft in Thorn bewirkt werden könnte. Tatsächlich gebraucht Zug 434 jetzt ungewöhnlich lange Zeit, nämlich 1 Stunde 11 Minuten, während die nur 18 km lange Strecke Alexandrowo-Thorn normalerweise in etwa 24 Minuten zurückgelegt werden kann. Der Grund dieser langsamen Fahrt liegt hauptsächlich an dem langen Aufenthalt in Ottlotschin. Dieser Aufenthalt könnte u. E. wesentlich abgekürzt werden, denn, soweit wir unterrichtet sind, wird er jetzt nur zum kleinsten Teile durch Verzollung, die übrigens auch nach Thorn verlegt werden könnte, u. a. m. in Anspruch genommen. Wir bitten deshalb die Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektion ergebenst, anzuordnen, daß der Aufenthalt des Zuges in Ottlotschin auf das notwendige Maß herabgesetzt werde, wodurch ein früheres Eintreffen in Thorn erzielt werden würde. Sollte die Zollverwaltung Einwendungen gegen eine solche Beschränkung des Aufenthalts machen, so möchten wir vorschlagen, daß die Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektion die Zollverwaltung und uns zu einer Lokalkonferenz nach Ottlotschin einlüde, damit wir uns von der Durchführbarkeit unseres Antrages überzeugen könnten."

Wir erhielten darauf von der Eisenbahndirektion zu Bromberg folgenden Bescheid:

„Auf das an die Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektion daselbst gerichtete, uns vorgelegte Gesuch vom 10. v. Mts. — 1283 — um frühere Anbringung des Zuges 434 in Thorn erwidern wir ergebenst, daß schon in Alexandrowo die Übergangszeit von dem aus Warschau eintreffenden Zuge, der hauptsächlich zu Eilgut- und Viehsendungen nach Berlin benutzt wird, auf den Zug 434 kaum ausreicht, um diese Sendungen durch die Spediteure neu aufzugeben und die Papiere zu bearbeiten bezw. umzuarbeiten.

Einer Verkürzung der Aufenthaltszeit in Ottlotschin gegenüber verhält sich die Zollbehörde ablehnend.

Selbst wenn diese Hindernisse nicht beständen, wäre eine frühere Anbringung des Zuges 434 nicht angängig, weil der Fahrplan dieses Zuges durch den Luxuszug 12 Alexandrowo und den Personenzug 435 festgelegt ist.

Wir bedauern daher, Ihrem Antrage nicht näher treten zu können, umsoweniger als durch die vor einiger Zeit eingelegten Züge 435 und 436 zwischen Alexandrowo und Thorn ausreichend Verbindungen geschaffen sind."

Unsere Wünsche wegen des Sommerfahrplans 1906 ließen wir Ende Dezember den Eisenbahndirektionen zu Bromberg und Danzig zugehen. An die Bromberger Direktion schrieben wir:

„Die Königliche Eisenbahndirektion bitten wir ganz ergebenst, bei Aufstellung des Sommerfahrplans für 1906 die nachstehend vorgetragenen Wünsche zu berücksichtigen.

1. Seit Bestehen der beiden Schnellzüge 25 und 26 auf der Strecke Bromberg—Berlin ist ständig nicht nur in Thorn sondern auch seitens der Anwohner der Strecken Thorn—Insterburg und Thorn—Culmsee der Wunsch wiederholt worden, einen Anschluß an diesen für den Verkehr mit Berlin so überaus günstigen Zug zu erhalten.

Frachtfreie Rückbeförderung beschädigter Eisengußwaren.

Nach der Zusatzbestimmung III zu § 77 der Eisenbahn-Verkehrsordnung werden bei der Eisenbahnbeförderung beschädigte, unverpackte Eisengußwaren auf Verlangen des Absenders oder Empfängers auf dem Wege der Hinbeförderung nach der Aufgabestation frachtfrei zurückbefördert. Die ständige Tarifkommission der Eisenbahnen Deutschlands hatte nun beantragt, hierzu eine Zusatzbestimmung zu erlassen, wonach, falls bei Beschädigung von Eisengußwaren die frachtfreie Rückbeförderung beansprucht werde, eine anderweite Ersatzleistung für die Beschädigung nicht verlangt werden dürfe. Hiergegen wandten wir uns in einer an den Herrn Eisenbahnminister gerichteten Eingabe vom 28. Dezember, worin wir u. a. ausführten:

„So dankenswert nun die Bestimmung ist, daß beschädigte Eisengußwaren frachtfrei zurückbefördert werden, so unbillig wäre es, diese Vorschrift zu einer weiteren Einschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen zu benutzen. Es wird jetzt schon vielfach darüber geklagt, daß Entschädigung von der Eisenbahnverwaltung bei Bruch von Eisengußwaren ungeheuer schwer zu erlangen ist, da man sich z. B. selbst bei Beschädigung schwerer Gußstücke, wobei offenbar ein Verschulden der Bahn vorliegt, auf Absatz 2 des § 77 beruft. Einen kleinen Ausgleich für die geringe Haftpflicht der Eisenbahn bei Verfrachtung von Eisengußwaren hat man jetzt in der frachtfreien Rückbeförderung der beschädigten Waren, die so von der Eisenbahn um so eher geleistet werden kann, als ihr nach erfolgter Reparatur oder Erneuerung bei

Wiederaufgabe des Stückes die volle Fracht zugute kommt, und sie in den vielen Fällen, in dem sie ein Verschulden trifft, ohne daß ihr dies wegen der Schwierigkeit des Beweises nachgewiesen werden kann, einen Ersatz nicht zu leisten hat. Wenn jedoch jetzt eine Entschädigung auch in Fällen nachgewiesener Verschuldung der Bahn nicht geleistet werden soll, sofern die frachtfreie Rücksendung beansprucht wird, so müssen wir gegen diese Entrechtung protestieren. Ganz abgesehen davon, daß wir die von der Handelskammer zu Halberstadt in der gleichen Angelegenheit geäußerten Bedenken teilen, wonach die beantragte Abänderung den Absatz 3 des § 459 H. G. B. widerspricht, sind wir der Meinung, daß die Eisenbahn gerade in Fällen eigener Verschuldung doppelte Veranlassung hätte, die beschädigten Güter frachtfrei zurückzuliefern.

Wir geben uns daher der sicheren Hoffnung hin, daß Ew. Exzellenz den Antrag der Ständigen Tarifkommission ablehnen werden."

Personentarifreform.

Ende September richteten wir nachstehende Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten:

„Ew. Exzellenz haben in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. Juli d. Js. die Grundzüge der beabsichtigten Personentarifreform dargelegt, wozu Stellung zu nehmen wir um so mehr für unsere Pflicht halten, als der neue Tarif neben Erfüllung langgehegter Wünsche leider auch Verteuerungen bringen soll, die geeignet erscheinen, den Personenverkehr zu erschweren.

Durchaus einverstanden sind wir zunächst mit dem Bestreben einen Einheitstarif für das ganze Deutsche Reich festzusetzen, denn gerade die Vereinheitlichung wird auch die beste Voraussetzung sein für weiter durchgreifende Personentarifreformen. Mit Freude begrüßen wir ferner den Wegfall der Rückfahrkarten unter Ermäßigung des Fahrpreises für die einfache Karte auf die Hälfte des Rückfahrkartenpreises, denn diese Verbilligung wird den Verkehr wesentlich erleichtern und ihm die langvermißte Bewegungsfreiheit geben. Dagegen bedauern wir lebhaft die beabsichtigte Aufhebung des Freigepäcks und die vorgesehene Erhebung von Schnellzugszuschlägen. Ew. Exzellenz haben diese Verteuerungen damit begründet, daß den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen durch die Verbilligung der einfachen Fahrkarten ein Einnahmeausfall von ca. $15^1/_2$ Millionen Mark erwachsen würde, der doch in irgend einer Weise gedeckt werden müsse. Einen entsprechenden Ausfall würden die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen

haben, denen noch dazu die Einführung der IV. Wagenklasse die Einnahmen verringern würde.

Wenn wir nun trotzdem Ew. Exzellenz bitten, von der Erhebung von Schnellzugszuschlägen und der Beseitigung des Freigepäcks abzusehen, so tun wir dies, weil wir überzeugt sind, daß der befürchtete Einnahmeausfall tatsächlich nicht, jedenfalls nicht in der angegebenen Höhe eintreten wird.

Ew. Exzellenz haben ja selbst darauf hingewiesen, daß die süddeutschen Verwaltungen hoffen, aus den Ersparnissen, die ihnen die Betriebsmittelgemeinschaft bringen wird, die Ausfälle zu decken. Auch der für die preußisch-hessischen Staatsbahnen berechnete Ausfall wird voraussichtlich durch Ersparnisse und Steigerung des Verkehrs vollständig gedeckt werden. Zunächst wird die Betriebsmittelgemeinschaft auch für Preußen und Hessen nicht unwesentliche Ersparnisse bringen. Dazu wird aber die Verbilligung der einfachen Fahrkarten neben der normalen Verkehrszunahme noch eine außerordentliche Steigerung des Personenverkehrs zur Folge haben und zwar nicht zum wenigsten auf mehr abgelegenen Strecken, auf denen eine größere Ausnutzung der vorhandenen Züge besonders wünschenswert ist. Die Verbilligung durch die mit dem 4. Juli 1901 eingeführte 45tägige Rückfahrkarte hat ja ebenfalls nur kurze Zeit einen minimalen Ausfall zur Folge gehabt, der schon ein Jahr später durch die Zunahme des Verkehrs reichlich gedeckt wurde. So betrugen auf den Preußisch-Hessischen Staatsbahnen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr:

1900	1901	1902	1903	
384	383	391	419	Millionen Mark.

Man wird daher auch bei der vorgesehenen Verbilligung höchstens einen kleinen Ausfall im ersten Jahre haben, der dann durch den sich steigernden Verkehr bald beseitigt sein wird und dies um so eher, als mit den Rückfahrkarten auch die Hauptgelegenheit zu Betrügereien wegfällt und sich damit ferner eine Reihe von kostspieligen Kontrollmaßregeln erübrigt.

Die Personentarifreform würde für das reisende Publikum eine herbe Enttäuschung bedeuten, wenn sie neben der Verbilligung auch eine Verteuerung des Reisens zur Folge haben würde, wobei doch noch in Betracht zu ziehen ist, daß die Herabsetzung des Preises der einfachen Fahrkarten ein Gebot der Gerechtigkeit ist, da nach der allgemeinen Verstaatlichung der Eisenbahnen kein Grund für eine Bevorzugung der Rückfahrkarten geblieben war. Zum Schluß möchten wir auch nicht unterlassen, wie dies schon von vielen Seiten geschehen ist,

auf die Unbequemlichkeit hinzuweisen, die eine Aufhebung des Freigepäcks mit sich bringen muß, da man dann zweifellos versuchen wird, das Handgepäck noch mehr als jetzt in den Personenabteilen unterzubringen.

Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst und dringend, von der Beseitigung des Freigepäcks und der Erhebung von Schnellzugszuschlägen im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung des Verkehrs absehen zu wollen. Sollte dies jedoch wider Erwarten nicht durchführbar sein und der deutsche Einheitstarif mit seiner Verbilligung der einfachen Fahrkarten sonst scheitern, so würden wir uns schweren Herzens doch entschließen, für die Tarifreform trotz dieser Erschwernisse einzutreten. Dann möchten wir jedoch dringend für eine kleine Erleichterung eintreten, und zwar bitten wir, Schnellzugszuschläge in der von Ew. Exzellenz vorgeschlagenen Form nur bei solchen Zügen zu erheben, die nach Ihrer Ausstattung und Geschwindigkeit den jetzigen D-Zügen gleichkommen. Hierbei wäre es wünschenswert, daß diese Züge in den Fahrplänen deutlich gekennzeichnet würden. Wenn ferner das Freigepäck durchaus wegfallen sollte, so bitten wir dem historischen Recht der 25 kg auf freie Beförderung insoweit Rechnung zu tragen, als bei Gepäck bis zu 25 kg ein billigerer Tarif festgesetzt wird. Ferner wäre die Abstufung der höheren Beträge nicht von 25 zu 25 sondern von 10 zu 10 kg vorzunehmen.

Wir geben uns jedoch der Hoffnung hin, daß es Ew. Exzellenz gelingen werde, die Verbilligung der einfachen Fahrkarten und den Einheitstarif für das Deutsche Reich zustande zu bringen, ohne daß dieser Fortschritt an anderer Stelle durch eine Belastung des reisenden Publikums erkauft werden muß."

Wir haben diesen Wunsch ja auch durch unsere Vertreter im Bezirkseisenbahnrat sowie durch unsere unter dem 11. August an die Königliche Eisenbahndirektion gerichtete Eingabe den zuständigen Behörden vorgetragen, ohne jedoch bisher einen Erfolg verzeichnen zu können. Von der Eisenbahnverwaltung ist die ablehnende Haltung damit begründet worden, daß man den Zug 248, der jetzt 7^{01} in Bromberg eintrifft, nicht derart beschleunigen könne, um noch den Anschluß an den bereits 6^{25} von Bromberg abgehenden Schnellzug 26 zu erreichen, auch habe Thorn bereits 3 sehr gute Verbindungen mit Berlin, und es würde daher für den neuen Zug keine ausreichende Benutzung gewährleistet. Hiergegen möchten wir zunächst einwenden, daß es sich nicht nur um den Verkehr der Stadt Thorn handelt, sondern auch um die von Alexandrowo sowie von den Linien Thorn—Insterburg und Thorn—Marienburg kommenden Passagiere. Außerdem ist doch gerade der

Zug 26 mit Ankunft in Berlin gegen Mitternacht sehr günstig, da man damit in Berlin Zeit zu einer ausreichenden Nachtruhe erhält und einem der volle Tag zur Erledigung der Geschäfte zur Verfügung steht. Man empfindet es daher um so schmerzlicher, daß diese gute Verbindung nur den Brombergern, nicht aber den weiter östlich gelegenen Ortschaften zur Verfügung stehen soll.

Mit dem Zug 25 verhält es sich ähnlich. Er kommt 8^{25} in Bromberg an, während der Zug 255 nach Thorn bereits 8^{10} abgegangen ist.

Wenn es nun durchaus nicht möglich sein sollte, durch Verlegung der Züge 248 und 255 Anschluß an die Schnellzüge 26 und 25 zu erhalten, so bleibt als einziger Ausweg nur übrig, daß Zug 26 von Thorn abgeht und Zug 25 bis Thorn weitergeführt werde. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion dringend, in dem nächsten Sommerfahrplan die Durchführung dieser Züge bis Thorn anzuordnen und gleichzeitig für die Strecken Thorn—Insterburg und Thorn—Marienburg Anschlüsse an diese Züge zu schaffen.

2. In der 23. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats hat Herr Brauereibesitzer Bauer den Antrag gestellt, einen Personenzug auf der Strecke Thorn—Insterburg einzulegen, der von Thorn etwa um 10^{18} abgelassen werden soll, und ein Gegenzug, der Insterburg um etwa 6^{30} zu verlassen hätte. Wir bitten ergebenst, diese Züge einzulegen, da, wie ja selbst eisenbahnseitig zugegeben wird, zwischen den Zügen auf dieser Strecke jetzt ganz erhebliche Zwischenräume sind, auch ist ja die durchschnittliche Besetzung der Züge auf der Linie Thorn—Insterburg recht gut, so daß sich sicherlich auch das neue Zugpaar rentieren wird. Durch die Abfahrt des Zuges von Thorn gegen 11 Uhr wäre auch gleichzeitig den Anwohnern genannter Strecke der Besuch des Thoner Theaters erleichert.

3. Die Anwohner der Weichselstädtebahn empfinden es als Übelstand, daß der 9^{23} in Thorn ankommende Zug 255 Schneidemühl—Thorn keinen Anschluß an den Schnellzug 67 Hohensalza—Marienburg hat, da dieser wenige Minuten vorher, nämlich 9^{14} den Hauptbahnhof Thorn verläßt. Durch eine geringe Verschiebung könnte doch hier Abhilfe getroffen werden.

4. Schließlich wollen wir noch den aus Culmsee zugegangenen Wunsch, einen Anschluß an den D-Zug 22 entwender in Thorn oder in Bromberg zu erhalten, zur geneigten Berücksichtigung empfehlen."

Der Eisenbahndirektion zu Danzig sandten wir folgende Eingabe:

„Wir würden der Königlichen Eisenbahndirektion dankbar sein, wenn Wohldieselbe bei Aufstellung des Sommerfahrplans für 1906 die nachstehend aufgeführten Wünsche berücksichtigen wollte.

1. Die Einlegung eines neuen Zugpaars auf der Strecke Thorn—Insterburg und zwar derart, daß der eine Zug von Thorn etwa $10^{\underline{18}}$ abgeht und der Rückzug Insterburg früh 6^{30} verläßt. Der gleiche Antrag ist in der 23. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats von Herrn Brauereibesitzer Bauer eingebracht und von dem Bezirkseisenbahnrat angenommen worden. Daß ein Bedürfnis vorliegt, ist bei den jetzt vorhandenen großen Zwischenräumen zwischen den einzelnen Zügen dieser Strecke und der recht guten durchschnittlichen Besetzung der Züge zweifellos. Namentlich würde der Abgang des Zuges gegen $11^{\underline{00}}$ abends von Thorn von großem Werte sein, da den Anwohnern der Linie Thorn—Insterburg dadurch der Besuch des Thoner Stadttheaters erleichtert wird, auch würde dadurch sich der Wunsch Briesens, Anschluß an den Theaterzug Thorn—Schönsee—Gollub zu erhalten, erledigen. Wir möchten noch bemerken, daß wir den gleichen Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterbreitet haben.

2. Einlegung eines neuen Zugpaars auf der Strecke Dt. Eylau—Strasburg. Es handelt sich dabei um einen Antrag, der der Königlichen Eisenbahndirektion von dem Kaufmännischen Verein zu Neumark unter dem 8. November zugegangen ist. Wir halten die dort gegebene Begründung für zutreffend und bitten ergebenst, dem Wunsch Neumarks Rechnung zu tragen.

3. Von Lautenburg aus sind wir ferner gebeten worden, die Einlegung eines neuen Zuges von Soldau nach Goßlershausen zu befürworten und zwar wünscht man, daß der neue Zug sich mit dem Zug 811 in Radosk kreuzt. Begründet wird der Antrag damit, daß Lautenburger Geschäftsleute, die nach Soldau zur Erledigung von geschäftlichen Angelegenheiten nachmittags 3 Uhr fahren wollen, jetzt mit dem Zug 810 zurückfahren müssen, der schon $6^{\underline{12}}$ von Soldau abgeht, so daß die ihm zur Verfügung stehende Zeit allzu kurz ist. Diesen Übelstand würde der beantragte Nachtzug abhelfen."

Ferner baten wir die Bromberger Direktion um bessere Zugverbindung zwischen Thorn und Kolberg, indem wir schrieben:

„Das Bad Kolberg wird nicht nur von den im Osten wohnenden Deutschen sondern auch von den Russen viel besucht, und es wird daher um so schmerzlicher empfunden, daß die Personenzugverbindung zwischen Thorn und Kolberg so viel zu wünschen übrig läßt. Nach dem Fahrplan bestehen jetzt folgende Verbindungen zwischen Thorn und Kolberg:

Thorn	ab	5^{18}	7^{23}	11^{46}
Schneidemühl	an	7^{31}	10^{47}	2^{54}
„	ab	7^{41}	1^{38}	3^{31}
Belgard	an	12^{10}	4^{50}	8^{01}
„	ab	1^{20}	5^{38}	8^{13}
Kolberg	an	1^{54}	6^{32}	9^{03}

Kolberg	ab	4^{29}	9^{56}	11^{27}	4^{11}
Belgard	an	5^{28}	10^{50}	12^{19}	5^{24}
„	ab	6^{51}	11^{15}	2^{18}	8^{20}
Schneidemühl	an	10^{49}	4^{16}	7^{53}	1^{45}
„	ab	2^{17}	6^{16}	8^{55}	3^{24}
Thorn	an	5^{23}	9^{23}	12^{38}	6^{03}

Man braucht also jetzt in der Richtung nach Kolberg mindestens $8^1/_2$ Stunden, in der Richtung von Kolberg $11^1/_2$ Stunden, um die nur 306 km lange Strecke Thorn—Kolberg zurückzulegen. Der Hauptgrund der langen Reise liegt in dem außergewöhnlich großen Aufenthalt, den die meisten der angeführten Züge in Schneidemühl und Belgard haben. Hier ließe sich wohl ohne große Schwierigkeit Abhilfe treffen, wenn wir es uns auch angesichts der komplizierten Verkehrsverhältnisse auf der fraglichen Strecke versagen müssen, bestimmte Vorschläge zu machen. Wir gestatten uns nur, die dringende Bitte auszusprechen, daß für den nächsten Sommerfahrplan günstigere Verbindungen zwischen Thorn und Kolberg hergestellt werden, wobei zu wünschen wäre, daß wenigstens ein Zug in jeder Richtung die Strecke in 6—7 Stunden zurücklege."

Von der Eisenbahndirektion zu Danzig erhielten wir Ende Februar nachstehenden Bescheid:

„Ein Bedürfnis für ein neues Personenzugpaar zwischen Thorn und Insterburg kann zurzeit aus den von dem Vertreter der Kgl. Eisenbahndirektion Königsberg in der 23. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats zu Bromberg vom 21. Juni v. Js. dargelegten Gründen umsoweniger anerkannt werden, als mit dem 1. Mai d. Js. auf dieser Strecke neben den bestehen bleibenden Personen-Zügen 51 und 52 ein neues Schnellzugspaar (ab Thorn 5^{36} morgens an Osterode 7^{33} und ab Osterode 9^{32} abends an Thorn 11^{34} abends) eingelegt wird.



Ebensowenig vermögen wir ein Bedürfnis zur Einlegung eines neuen Zuges zwischen Soldau und Goßlershausen aus den in Ihrem Schreiben angeführten Gründen anzuerkennen.

Den Bewohnern Lautenburgs stehen zur Erledigung von Geschäften in Soldau die Züge 803/806 bezw. 805/810, und wenn der Aufenthalt zwischen diesen beiden Zugpaaren in Soldau zu knapp sein sollte, die Züge 803/810 zur Verfügung. Damit ist dem Bedürfnis bei der nur mäßigen Besetzung der Züge auf dieser Strecke genügt.

Auf der Strecke Strasburg-Neumark-Dt. Eylau wird mit Beginn des Sommerfahrplanes ein neues Zugpaar eingelegt, das in folgendem Fahrplan verkehren wird.

Zug 1133 ab Strasburg 8^{45} morgens, an Neumark 9^{52} morgens; seine Fortsetzung nach Dt. Eylau erhält dieser Zug in dem schon jetzt bestehenden Zuge 11^{33}.

Zug 1138 ab Dt. Eylau 5^{50} nachmittags an Strasburg Wstpr. 7^{53} abends.

Der Antrag des Kaufmännischen Vereins Neumark findet dadurch seine Erledigung."

Die Bromberger Direktion teilte uns unter dem 4. März mit:

„Vom 1. Mai d. Js. an wird der Schnellzug Nr. 26 schon in Thorn beginnen und ein neuer Schnellzug Nr. 27, Bromberg ab 2^{15}, Thorn an 3^{12} nachm. gefahren werden. Der Personenzug Nr. 255 wartet in Bromberg die Ankunft des Schnellzuges Nr. 25 aus Berlin ab, so daß die Verbindung von Berlin nach Thorn wesentlich verbessert wird.

Ein Anschluß vom Zuge 255 an den Zug 67 nach Graudenz läßt sich nicht ermöglichen.

Ein Bedürfnis zum Einlegen eines neuen Personenzuges von Thorn bis Insterburg, Thorn ab gegen 11^{00} liegt nicht vor und zwar vom 1. Mai ab noch weniger als bisher, weil dann ein neues Schnellzugpaar Nr. 51 und 52 auf der genannten Strecke gefahren wird.

Auf der Strecke Culmsee-Thorn und Culmsee-Bromberg verkehren reichlich Züge mit geringer Besetzung. Die vorhandenen Züge lassen sich nicht so verschieben, daß Culmsee an den D-Zug Nr. 22 Anschluß erhält.

Zum gefälligen Schreiben vom 30. Januar Nr. 285 bemerken wir ergebenst, daß die erste Zugverbindung, Thorn ab 5^{18} vormitttags Kolberg an 1^{54} nachm., eine gute ist. Eine zweite und dritte Verbindung besteht noch:

Thorn ab 7^{23} und 11^{46} vormittags, Kolberg an 6^{32} und 9^{03}. Darüber, ob die zweite Verbindung, deren Reisedauer 11 Stunden 9 Minuten beträgt, durch Verlegung des Zuges 663 (jetzt Neustettin ab 8^{46}, Belgard an 10^{35}) im Anschluß an den Zug 643 mit Abfahrt von Neustettin um 12^{50} verbessert werden kann, wodurch bei entsprechender

Verlegung des Zuges 521 Belgard-Kolberg die Reisedauer um etwa 3 Stunden gekürzt werden könnte, werden wir mit der Nachbardirektion Danzig in Verhandlung treten. Die dritte Zugverbindung kann der anschließenden Züge wegen nicht geändert werden. Bei der Rückfahrt von Kolberg um 4^{29} und 11^{27} vormittags wird die Ankunft in Thorn um 3^{12} statt 5^{23} und 9^{51} statt 12^{38} erfolgen.

Weitere Verbesserungen sind in dieser Richtung zurzeit nicht möglich.

Dazu erhielten wir noch unter dem 18. März folgende Benachrichtigung:

„Im Anschluß an unser Schreiben vom 4. d. Mts. — 2 B. 1/139 — teilen wir ergebenst mit, daß die Königliche Eisenbahndirektion Danzig die angeregte Verlegung des Zuges 663 Neustettin—Belgard zum Anschluß an den Zug 643 Schneidemühl—Neustettin mit folgender Begründung abgelehnt hat:

„Der Personenzug 663, der im Sommer v. J. auf Grund einer Eingabe des Kreises Neustettin an den Herrn Minister eingelegt ist, hat in Gramens Anschluß an den Zug 277, der mit dem 1. Mai d. Js. auf wiederholte Eingaben hin über Bublitz hinaus bis Pollnow geführt wird. Auf diesen Anschluß wird ein ganz besonderer Wert gelegt. In Belgard hat der Zug unmittelbaren Anschluß nach Stettin, Kolberg und Köslin. Die Lage des Zuges 663 ist somit vermöge seiner vielen und glatten Anschlüsse für die Bewohner jener Gegend die denkbar günstigste. Da zudem eine glatte Verbindung von Thorn nach Kolberg, so wünschenswert sie auch sein möge, doch nur in Ausnahmefällen ausgenützt werden würde, so würde der Hauptverkehr — d. i. für die Züge auf dieser Strecke der Lokalverkehr und besonders der Verkehr in der IV. Wagenklasse — gegenüber einem ganz geringen Fernverkehr eine wesentliche Verschlechterung erfahren und es würde die gewünschte Fahrplanänderung ohne Zweifel zu vielfachen Beschwerden Veranlassung geben."

Die Angabe bezüglich des geringen Fernverkehrs müssen wir als zutreffend bezeichnen, da in der Zeit vom 1. Juli bis 30. Setember v. Js. in Thorn nur 57 einfache und 39 Rückfahrkarten II. Klasse, sowie 96 einfache und 80 Rückfahrkarten III. Klasse nach Kolberg verausgabt worden sind. Der Verkehr beziffert sich mithin für den Tag auf durchschnittlich nur 3 Personen.

Wir bedauern daher, die in Aussicht gestellte Verbesserung der Zugverbindung von Thorn (ab 7^{23}) nach Kolberg (an 6^{23}) nicht eintreten lassen zu können."

Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.

Anfang Juni richtete der Deutsche Handelstag an seine Mitglieder die Aufforderung, ihm Vorschläge zur Verbesserung der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen zukommen zu lassen. Wir schrieben darauf:

„Den Deutschen Handelstag bitten wir ergebenst, dafür eintreten zu wollen, daß in der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, die nach Verkehrsbezirken geordnet ist, die Provinzen Ost- und Westpreußen, die jetzt mit Ausschluß der ost- und westpreußischen Häfen den Verkehrsbezirk 1 bilden, künftig getrennt aufgeführt werden und daß auch die ost- und westpreußischen Häfen des Verkehrsbezirks 2 getrennt werden. Wenn auch Westpreußen ebenso von Ostpreußen einen vorwiegend landwirtschaftlichen Charakter besitzt, so ändert sich doch Westpreußen durch die langsame aber fortgesetzte Industrialisierung von Jahr zu Jahr, während dies bei Ostpreußen weniger der Fall ist. Diese verschiedenartige Entwickelung ist aber infolge Zusammenfassung der beiden Provinzen aus der Statistik nicht ersichtlich. Ist ferner auch der Güterverkehr in beiden Provinzen noch verhältnismäßig gering, so ist doch jetzt das im Verkehrsbezirk 1 zusammengefaßte Gebiet viel zu umfangreich, da es über ein Sechstel des gesamten Königreichs ausmacht."

Zweiter Telephonanschluß für die Güterabfertigungsstelle auf dem Hauptbahnhof Thorn.

Unter dem 15. November schrieben wir an die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Unter dem 23. November v. Js. baten wir die Königliche Eisenbahndirektion, die Einrichtung eines zweiten Telephonanschlusses für die Güterabfertigungsstelle auf dem Hauptbahnhof Thorn anzuordnen. Darauf ist uns der Bescheid zugegangen, daß zurzeit ein Bedürfnis nicht anerkannt werden könne, doch werde man die Angelegenheit dauernd im Auge behalten und erforderlichenfalls ein weiteres veranlassen.

Inzwischen haben sich die Fälle gehäuft, in denen die Interessenten, die mit der Güterabfertigungsstelle sprechen wollten, wegen Überlastung des einen Telephonanschlusses dazu außer Stande waren. Wir bitten deshalb die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, erneut in eine wohlwollende Prüfung dieser Angelegenheit einzutreten, und

möglichst noch vor Weihnachten einen zweiten Telephonanschluß für die Güterabfertigungsstelle herstellen zu lassen."

Die Eisenbahndirektion erwiderte darauf unter dem 16. Dezember, daß sie auch in diesem Jahr dem Antrag nicht stattgeben könne, um so weniger, als der Handelskammer für die Verbindung mit dem Hauptbahnhof ein Fernsprechanschluß im Warenschuppen zur Verfügung stehe und etwaige Störungen im Telephonverkehr auf den ausnahmsweise starken Herbstverkehr auf der Uferbahn zurückzuführen seien."

Wir erwiderten darauf unter dem 22. Dezember:

„Die Königliche Eisenbahndirektion hat es leider wiederum abgelehnt, den von uns beantragten zweiten Fernsprechanschluß herstellen zu lassen, was wir umsomehr bedauern, als die Klagen über die Schwierigkeit, ja zeitweise Unmöglichkeit, sich mit der Güterabfertigungsstelle auf dem Haupthahnhof telephonisch in Verbindung zu setzen, immer wiederkehren. Wir hatten sicher gehofft, daß uns der, bei der Lage des Hauptbahnhofs nur zu begreifliche, mit verhältnismäßig so geringen Kosten zu befriedigende, bescheidene Wunsch wenigstens in diesem Jahre gewährt werden würde, weil wir annahmen, daß das Bedürfnis von den dabei in Betracht kommenden Beamten unbedingt bejaht werden müßte. Wenn das Letztere nicht geschehen ist, so liegt dies wohl daran, daß die Beamten in der Güterabfertigungsstelle nicht wissen, wie oft die Interessenten vergebens um telephonische Verbindung mit ihr nachsuchen. Es steht aber fest, daß dies außerordentlich häufig der Fall ist, und daß es sich dabei nicht um vorübergehende Störungen sondern um einen dauernden Mißstand handelt.

Was ferner den Fernsprechanschluß in dem Warenschuppen angeht, so gehört dieser nicht uns, sondern einer Reihe von Thorner Firmen. Eine Verständigung durch diese Fernsprechstelle mit der Güterabfertigungsstelle ist aber sehr schwierig, da der dort Angestellte für die richtige Überbringung der Nachricht keine unbedingte Sicherheit bietet, und weil dieser Weg schließlich dann kaum benutzt werden kann, wenn es sich darum handelt, eine Auskunft von der Güterabfertigungsstelle zu erhalten. Dieser für die Allgemeinheit nicht benutzbare, sehr umständliche und unsichere Weg kann also keinesfalls einen Ersatz für den fehlenden zweiten Fernsprechanschluß bieten.

Wir bitten deshalb die Königliche Eisenbahndirektion ganz ergebenst, dem dringenden Wunsch der hiesigen Kaufmannschaft nachzugeben und einen zweiten Telephonanschluß in der Güterabfertigungs-

stelle auf dem hiesigen Hauptbahnhof Thorn baldgefälligst herstellen zu lassen."

Darauf erhielten wir unter dem 21. Februar nachstehenden Bescheid:

„Nach nochmaligen Ermittelungen können wir keine Veranlassung finden, unsern Bescheid vom 16. Dezember 1905 abzuändern. Wir glauben daran um so mehr festhalten zu sollen, als durch den neu zu erbauenden Bahnhof Mocker der Versand auf Thorn—Hauptbahnhof nicht unerheblich vermindert werden dürfte.

Um der Handelskammer jedoch entgegen zu kommen, würden wir bereit sein, der Handelskammer in unserer Güterabfertigung die Anbringung eines Nebenanschlusses zu dem in dem Schuppen der Kaufmannschaft vorhandenen Telephonanschluß widerruflich zu gestatten. Der von der Handelskammer zur Bedienung dieses Anschlusses angestellte Bote hätte dann nur die Umschaltung nach dem Nebenanschluß in der Güterabfertigung zu bewirken. Wir sehen hierüber einer gefälligen Äußerung entgegen."

Unsere Antwort vom 6. März lautete:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß nach unserer Meinung der neu zu erbauende Bahnhof Mocker keine wesentliche Entlastung der Fernsprechstelle am Hauptbahnhofe bringen wird, da auch dann noch täglich stundenlang das Telephon durch die Avisierung in Anspruch genommen wird. Übrigens wird es noch mehrere Jahre dauern, ehe der Bahnhof Mocker fertiggestellt ist, und inzwischen dauern die Mißstände fort. Wenn die Königliche Eisenbahndirektion auch glaubt, daß später das zweite Telephon nicht mehr erforderlich sein sollte, so könnte doch vorläufig ein solches auf der Güterabfertigungsstelle angebracht werden, das ja ohne Kosten wieder beseitigt werden kann, wenn, was wir bezweifeln, es sich später herausstellen sollte, daß es überflüssig ist.

Den Vorschlag der Königlichen Eisenbahndirektion, der Schwierigkeit dadurch zu begegnen, daß die Güterabfertigungsstelle durch einen Nebenanschluß mit dem in unserem Schuppen befindlichen Fernsprecher verbunden werde, können wir nicht zustimmen, da dieser Fernsprechanschluß schon jetzt überlastet ist und wir auch kein Recht haben, hier einen Nebenanschluß anbringen zu lassen. Dieser Anschluß ist nämlich nicht von uns, sondern von einer Anzahl Privater eingerichtet worden.

Aus der wiederholten Ablehnung unseres Antrages ersehen wir zu unserm Bedauern, daß die Königliche Eisenbahndirektion nicht gewillt ist, die von uns gewünschte, nach dem ersten Bescheid doch auch

dort für notwendig erachtete kleine Verkehrsverbesserung herstellen zu lassen. Wir halten es aber für unsere Pflicht, hier noch einen letzten Versuch zu machen, das Angestrebte zu erreichen, und wir haben deshalb heute unsern Antrag dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreitet."

Unter gleichem Datum wandten wir uns an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und erhielten unter dem 27. April durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg den Bescheid, daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung zur Herstellung des zweiten Fernsprechanschlusses in der Güterabfertigungsstelle auf dem Thorner Hauptbahnhofe erteilt haben.

2. Wasserstraßen.

Sonntagsruhe im Binnenschiffahrtsbetriebe.

Im Mai fragte der Magistrat zu Thorn an, ob ein Bedürfnis für die Einführung der Sonntagsruhe im Stromgebiet der Weichsel vorhanden sei. Wir erwiderten darauf, daß gegen die Einführung der Sonntagsruhe für die Lösch- und Lade-Arbeit um so weniger etwas einzuwenden sei, als sie bei uns durch polizeiliche Anordnung bereits bestehe. Es wäre hierbei nur zu wünschen, daß auch nach reichsgesetzlicher Einführung der Sonntagsruhe die Polizeiverwaltung ermächtigt bleibe, in gewissen Fällen Ausnahmen zu gestatten. In dem eigentlichen Schiffahrtsbetriebe jedoch sei die Einführung der Sonntagsruhe durch die Natur des Betriebes gänzlich ausgeschlossen, da es eine Härte gegenüber den Schiffern sein würde, ihnen am Sonntag das Fort- und Weiterschwimmen zu verbieten. Auch bei einem Schiff, das am Ufer oder im Hafen liege, werde es häufig nötig sein, am Sonntag gewisse Arbeiten, die nicht ohne Gefahr für das Schiff unterlassen werden könnten, zu verrichten.

Cholerabekämpfung.

Um die Einschleppung der Cholera aus Rußland zu verhindern, wurden Anfang September 12 Überwachungsstationen im Stromgebiet der Weichsel errichtet. Bei Schilno fand bereits seit Ende August die gesundheitspolizeiliche Überwachung der eingehenden Fahrzeuge statt, und es wurden von sämtlichen die preußische Grenze bei Schilno stromab passierenden Flößen und Schiffen zur Deckung der der Staatskasse durch die Überwachung des Stromverkehrs erwachsenden Kosten eine Gebühr erhoben. Da für jeden Flößer 5 Mark erhoben wurden, erwuchsen dem Holzhandel nicht unbeträchtliche Unkosten. Dazu kam noch, daß die Abfertigung der Hölzer in Schilno durch die ärztliche

Untersuchung verzögert wurde. Auf unsern Antrag hin wurde durch Vermehrung des Sanitätspersonals die Abfertigung Ende Oktober beschleunigt.

Da den in Thorn ankommenden Flößern das Betreten der Stadt verboten war, erlitten namentlich diejenigen Kaufleute, die sonst aus den Einkäufen der Flößer nicht unbeträchtliche Einnahmen erzielten, große Verluste. Es gelang uns jedoch nicht, eine Aufhebung des Verbots herbeizuführen.

3. Post- und Telephonwesen.

Ankunftsstempel für Warenproben.

Anfang Dezember schrieben wir an das Reichspostamt:

„Nach Klagen aus kaufmännischen Kreisen unseres Bezirks wird es als Übelstand empfunden, daß den Warenproben kein Ankunftsstempel aufgedrückt wird. Bei den häufigen Verzögerungen in der Bestellung sei es infolgedessen sehr schwer, ja häufig unmöglich festzustellen, welches Postamt die Schuld treffe.

Wir bitten daher das Kaiserliche Reichspostamt ergebenst, eine Anordnung zu treffen, daß ebenso wie bei Briefen und Karten, auch auf den Warenproben ein Ankunftsstempel aufgedrückt werde, wobei allerdings zu wünschen ist, daß diese Stempelung unter tunlichster Schonung des Inhalts der Sendungen erfolge."

Von dem Reichspostamt erhielten wir unter dem 11. Januar nachstehenden Bescheid:

„Bei den Bestimmungs-Postanstalten werden Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere, sofern sie nicht mit Nachnahme belastet sind, zwecks Erleichterung des Dienstbetriebs und im Interesse der beschleunigten Ausgabe bezw. Bestellung der angekommenen Sendungen mit einem Abdruck des Briefankunftsstempels nicht versehen. Diese Maßnahme hat sich bewährt und ist — abgesehen von dem vorliegenden Falle — bisher von keiner Seite bemängelt worden. Ließe sich die Postverwaltung darauf ein, die Warenproben mit dem Ankunftsstempel zu bedrucken, so würde bei der großen Zahl dieser Sendungen und bei der Schwierigkeit und Umständlichkeit, auf Warenproben deutlich lesbare Stempelabdrücke herzustellen, nicht allein der Dienstbetrieb der Postanstalten in unerwünschter Weise erschwert, sondern auch der Bestellungsdienst verzögert werden, womit dem Gesamtinteresse des Publikums keineswegs gedient wäre. Im Hinblick hierauf kann dem Antrag der Handelskammer keine Folge gegeben werden. Denjenigen Interessenten, die über verzögerte Bestellung von Warenproben zu

klagen haben, wird empfohlen, bei der zuständigen Postanstalt unter Vorlegung der Beweisstücke die Untersuchung der einzelnen Fälle zu beantragen."

Postpaketverkehr mit Rußland.

Wie wir in unserem letzten Jahresbericht mitteilten, hatten wir Ende Oktober 1904 das Reichspostamt gebeten, bei der nächsten internationalen Postkonferenz den Antrag auf Zulassung von Nachnahmen für den Postpaketverkehr mit Rußland zu stellen. Darauf hatte uns das Reichspostamt erwidert, daß dies schon lange Zeit Gegenstand von Erörterungen mit der russischen Postverwaltung sei und daß in nicht zu ferner Zeit sich die Zulassung von Nachnahmepaketen hoffentlich ermöglichen lassen werde. Leider sah sich Ende Juli 1905 das Reichspostamt genötigt, uns zu benachrichtigen, daß die Einführung des Nachnahmedienstes im deutsch-russischen Paketverkehr zunächst nicht erfolgen könne, da nach neuerer Mitteilung bei der russischen Finanzverwaltung Bedenken gegen das Verfahren obwalteten. Das Reichspostamt werde jedoch nach einer angemessenen Frist die Sache von neuem bei der russischen Postverwaltung in Anregung bringen.

Erweiterung des Fernsprechverkehrs.

Auch im Jahre 1905 ist der Fernsprechverkehr Thorns und anderer Städte unseres Bezirks nicht unbeträchtlich erweitert worden. Leider ist es uns jedoch immer noch nicht gelungen durchzusetzen, daß Thorn zum Sprechverkehr mit Liepe und Oderberg (Br.) zugelassen werde.

III. Zoll- und Steuerwesen.

Rückgewähr des Gerstenzolls bei der Malzausfuhr.

Unter dem 30. August richteten wir nachstehende Eingabe an den Deutschen Reichskanzler:

„Dem Artikel 2 des Handels- und Zollvertrags mit Österreich-Ungarn ist laut Schlußprotokoll zum Zusatzvertrage die Bestimmung hinzugefügt worden, daß bei der Ausfuhr von Gerste oder Gerstenmalz Einfuhrscheine nur in Höhe des niedrigsten Zollsatzes, welche jeweils für einzelne Arten oder Verwendungszwecke besteht, erteilt werden.

Diese Bestimmung soll eine Ausnutzung der Einfuhrscheine auf Kosten der Reichsfinanzen oder des Zollschutzes für andere Getreidearten, sowie eine Schädigung des konkurrierenden Auslandes verhüten, bedroht jedoch gleichzeitig die Existenz der deutschen Fabriken, welche ausländische Malzgerste zu verarbeiten genötigt sind.

Diese Mälzereien sind auf den Export angewiesen; sie begegnen auf dem Weltmarkt dem Wettbewerb des billigen österreichischen Malzes, welcher noch dadurch verschärft wird, daß die österreichischen Bahnen bei Ausfuhr von Malz Refaktien gewähren, bei der Ausfuhr von Gerste dagegen nicht.

Erst, als 1894 durch die Aufhebung des Identitätsnachweises die Möglichkeit zollfreier Verarbeitung österreichischer Gerste geschaffen wurde, wurde die Ausfuhr wieder möglich. Sie ist bis auf durchschnittlich 200000 Ztr. in den letzten Jahren gestiegen.

In Zukunft sollen nun die deutschen Mälzer die volle Zollrückvergütung von 2,66 Mk. für den Doppelzentner nur bei Lieferung des Identitätsnachweises erhalten, andernfalls jedoch lediglich den für andere Gerste geschaffenen Zollsatz von 1,30 Mk.

Bei diesem Zollsatze muß die deutsche Malzindustrie dem österreichischen Wettbewerb unterliegen. Anderseits ist die Führung des Identitätsnachweises für eine normale Mälzerei ganz unmöglich, da ein Mälzen unter Zollaufsicht einer Malzfabrik außerordentliche Betriebserschwerungen und Belästigungen bringen würde, oder sie müßte verschiedene Betriebswerkstätten einrichten, was natürlich erhebliche Kosten verursachen und damit die Rentabilität in Frage stellen würde.

Aus all diesen Gründen halten wir es für dringend geboten, auf den Identitätsnachweis der eingeführten Gerste mit der im ausgeführten Malz enthaltenen zu verzichten.

Wir beantragen daher ganz gehorsamst die Einführung einer direkten Stückvergütung, so daß also für jedes nachweislich ausgeführte Quantum Malz ein entsprechender Betrag des nachweislich für importierte Malzgerste bezahlten Zolles rückvergütet wird."

Die Einfuhr von Gerste nach dem 1. März 1906.

Anfang Oktober wandten wir uns mit folgender Petition an den Deutschen Reichskanzler:

„In den neuen Handelsverträgen, die am 1. März 1906 in Kraft treten werden, ist der Zollsatz für Malzgerste auf 4 Mark für 100 kg, der für sonstige Gerste auf 1,30 Mark festgesetzt worden, trotzdem selbst in der amtlichen Begründung zu dem Entwnrf eines Zolltarifgesetzes ausgeführt war, daß nach dem übereinstimmenden Urteil der Sachverständigen sich ein zur zolltechnischen Verwendung geeigneter äußerlicher Unterschied zwischen Futter- und Braugerste nicht aufstellen lasse. Um nun das damals unmöglich Erscheinende möglich zu machen, war es

notwendig, äußerst komplizierte Bedingungen in die Handelsverträge aufzunehmen für die Verzollung von Gerste, die zu dem niedrigeren Zollsatz eingeführt werden soll. Da eine Änderung dieser durch die Handelsverträge festgelegten Bedingungen z. Zt. nicht angängig ist, so beschränkt sich das Interesse des Verkehrs darauf, daß die zu den festgesetzten Bedingungen zu erlassenden Ausführungsvorschriften des Bundesrats keine weiteren Erschwerungen bringen. Solche Erschwerungen könnten z. B. darin bestehen, daß nur wenige Zollämter die in Absatz 1 Punkt 1 der Bedingungen vorgesehene besondere Ermächtigung erhalten, wodurch die Einfuhr von Gerste zum niedrigen Zollsatz für eine Reihe von Grenzübergangsstellen unmöglich werden würde, während sich doch vielfach in der Nähe kleinerer Zollstellen jetzt Mühlen befinden, die Gerste zum Vermahlen zu Graupe und Grütze aus dem Auslande beziehen. Wie ja auch in der amtlichen Begründung zu dem Entwurf eines Zolltarifgesetzes erwähnt ist, wird ja gerade von der aus Rußland eingeführten Gerste ein bedeutender Teil, nämlich etwa ein Drittel, von unseren Mühlen verarbeitet. Es wäre deshalb dringend notwendig, daß alle Übergangsstellen, die jetzt eine beträchtliche Gersteneinfuhr aufweisen, die besondere Ermächtigung zur Einfuhr von Gerste aller Art erhalten. Ferner wäre zu wünschen, daß der in Punkt 2 der erwähnten Bedingungen vorgesehene Nachweis, daß die eingeführte Gerste nicht zur Bereitung von Malz verwendet wird, unter möglichst geringer Belästigung des Verkehrs zu führen ist. Wenn ferner nach Absatz 2 der Bedingungen die Gerste in gewissen Fällen zur Bereitung von Malzgerste nach Wahl des Zollamts durch Anschroten, Spitzen, Einschneiden, Brechen oder ein ähnliches Verfahren ungeeignet zu machen ist, so liegt es im Interesse der Mühlen, daß durch das von dem Zollamt beliebte Denaturierungsverfahren die Gerste nicht auch für die Verarbeitung von Graupe und Grütze ungeeignet gemacht wird.

Wie aus diesen Darlegungen hervorgeht, ist es dringend erwünscht, daß den Interessenten Gelegenheit gegeben wird, zu den zu erlassenden Ausführungsbestimmungen vor dem Inkrafttreten Stellung zu nehmen. Wir bitten daher Ew. Durchlaucht gehorsamst, anordnen zu wollen, daß der Entwurf der Ausführungsbestimmungen den amtlichen Handelsvertretungen und sonstigen Interessenten so zeitig zugehe, daß noch etwaige Abänderungswünsche vor dem Erlaß der Bestimmungen berücksichtigt werden können."

Da bis Mitte Dezember kein Bescheid vorlag, richteten wir eine neue Eingabe an den Fürsten Bülow, worin wir ausführten:

„Ew. Durchlaucht haben wir unter dem 7. Oktober d. Js. gebeten, anordnen zu wollen, daß der Entwurf der Ausführungsvorschriften über die Einfuhr von Gerste nach dem 1. März 1906 baldmöglichst den Interessenten zugänglich gemacht werde, damit diese noch etwaige Abänderungswünsche rechtzeitig einbringen könnten. Da dies bisher nicht geschehen ist und die Zeit drängt, so halten wir es für unsere Pflicht, unsere diese Ausführungsvorschriften betreffenden Wünsche schon jetzt Ew. Durchlaucht vorzutragen mit der Bitte, sie dem hohen Bundesrat zur Berücksichtigung zu empfehlen.

In den Handelsverträgen wird unterschieden zwischen Malzgerste und anderer Gerste. Es ist wohl nach allen Vorgängen ohne weiteres anzunehmen, daß unter Malzgerste nur Braugerste zu verstehen ist, denn wollte man darunter auch die zu Brennereizwecken bestimmte Gerste verstehen, so wäre eine Unterscheidung gänzlich ausgeschlossen, da auch Futter- und Graupengerste häufig als Brenngerste Verwendung finden. Bei Brenngerste handelt es sich um eine gegenüber Braugerste minderwertige Ware, und es wäre eine Anomalie, wenn die Brenngerste zu dem gleichen Zollsatz wie die wertvollere Braugerste verzollt werden müßte. Wir bitten daher, in den Ausführungsbestimmungen festzusetzen, daß unter Malzgerste nur Braugerste zu verstehen ist.

Leider besteht nun, wie schon die Begründung zum Entwurf eines Zolltarifgesetzes hervorhebt, kein zur zolltechnischen Verwendung geeigneter Unterschied zwischen Braugerste und anderer Gerste, und es ist daher nur ein Notbehelf, wenn nach den Handelsverträgen mit Rußland und Österreich-Ungarn das Hektolitergewicht als maßgebend angesehen werden soll. Aber auch dieses soll ja nicht unbedingt ausschlaggebend sein, denn wenn die Zollbehörde glaubt, daß trotz geringeren Gewichts die Ware wegen ihrer besonderen Beschaffenheit als Braugerste Verwendung finden kann, soll der ermäßigte Zoll von 1,30 Mark nur erhoben werden, nachdem man die Gerste zur Bereitung von Malz ungeeignet gemacht hat. Das Gewicht der Gerste kann auch schon deshalb nicht ausschlaggebend sein, weil es sowohl in den einzelnen Ländern und Landesteilen als auch in den verschiedenen Jahren verschieden ist, so daß auch Gerste, die nur als Futter-, Graupen- oder Brenngerste verwandt werden kann, doch zuweilen ein höheres, als das in den Handelsverträgen festgesetzte Grenzgewicht aufweist.

Nun ist es aber doch im Interesse des Verkehrs notwendig, daß an der Grenze mit größtmöglicher Genauigkeit festgestellt werde, ob es sich um Braugerste oder andere Gerste handelt, und da gibt es u. E. als einzigen Ausweg die Anstellung von Sachverständigenkommissionen.

Geeignete Sachverständige vermögen mit fast unbedingter Sicherheit aus dem Zusammentreffen verschiedener Eigenschaften zu ersehen, ob die Gerste als Braugerste Verwendung finden kann oder nicht. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Wareneinbringer und Zollbehörde hätte daher die Sachverständigenkommission den Ausschlag zu geben. Dann würde es auch nur in seltenen Fällen vorkommen, daß Futter-, Graupen- und Brenngerste durch Anschroten, Einschneiden, Brechen usw. zur Bereitung von Malz ungeeignet zu machen wäre, da dies dann nur bei solcher Gerste zu geschehen hätte, die von der Sachverständigenkommission als Braugerste angesehen würde, während der Wareneinbringer sie zu anderen Zwecken verwenden wollte. Aber auch in diesem Falle müßte von der Unbrauchbarmachung abgesehen werden, wenn der Wareneinbringer den Nachweis führt, daß die Gerste nicht als Braugerste verwendet wird. Die möglichste Vermeidung des Denaturierungsverfahrens ist aber durchaus erforderlich, da nach dem Anschroten, Einschneiden, Brechen usw. die Gerste auch nicht mehr als Brenngerste und Graupengerste Verwendung finden könnte und Futtergerste dadurch an Haltbarkeit und damit an Wert verlieren würde. Zum Schluß bitten wir aber dringend, daß die Ermächtigung zur Verzollung von Gerste aller Art allen Zollstellen, die jetzt eine beträchtliche Gersteneinfuhr aufweisen, erteilt werde."

Zollamtliche Abfertigung von Kleie.

Um eine Erleichterung bei der zollamtlichen Abfertigung von Kleie baten wir den Herrn Finanzminister Anfang Dezember in folgender Eingabe:

„Ew. Exzellenz berichten wir gehorsamst, daß sich in letzter Zeit hier die Fälle gemehrt haben, in denen Kleie als zu mehlhaltig von den Zollbeamten beanstandet worden ist. Da sich die Importeure einer Denaturierung widersetzten, hat die Untersuchung der Ware durch einen vereideten Chemiker in Berlin stattgefunden. Durch diese Art der Untersuchung haben die Interessenten große Ausgaben, da eine Untersuchung ca. 20 Mark kostet, und außerdem wegen der langen Zeit, die die Versendung der Proben nach Berlin beansprucht, auch Standgeld für die Waggons zu zahlen ist. Wir bitten deshalb Ew. Exzellenz gehorsamst, einen billigeren und zweckentsprechenden Modus bei der zollamtlichen Behandlung der Kleie anzuordnen. Am einfachsten würde es sein, wenn die von der Zollbehörde beanstandete Kleie durch eine aus Müllern und Kaufleuten bestehende Kommission auf ihren Mehlgehalt geprüft werde. Sollte dies jedoch nicht angängig sein, so bitten wir wieder wie in früheren Jahren in Thorn

ansässige Chemiker mit der Untersuchung der Kleie auf ihren Aschengehalt zu betrauen. Bereits im Jahre 1894 sind auf unseren Antrag hin die Thorner Apothekenbesitzer Richard Jacob und Dr. Moritz Citron als Chemiker für die Untersuchung der Mühlenfabrikate von dem hiesigen Amtsgericht ein für alle Mal vereidigt worden, und beide Herren haben auch jahrelang die Untersuchung der Kleie für die Zollverwaltung vorgenommen. Weshalb hierin eine Änderung eingetreten ist, ist uns unbekannt. Wir müssen allerdings zugeben, daß in letzter Zeit Herr Apotheker Jacob wieder verschiedene Male von der Zollverwaltung beauftragt worden ist, beanstandete Kleie zu untersuchen, doch geschieht dies freiwillig und die Zollbehörde hält sich dabei nicht an das Resultat der Untersuchung gebunden. Wir wünschen deshalb, daß die Untersuchung durch einen in Thorn ansässigen vereideten Chemiker mit der Maßgabe stattzufinden hat, daß die Ware ohne vorgängige Denaturierung zollfrei abzulassen ist, wenn der erforderliche Aschengehalt durch die Untersuchung festgestellt worden ist.

Für diese offizielle Untersuchung bringen wir Herrn Apotheker Richard Jacob in Vorschlag und außerdem, da Herr Dr. Citron verzogen ist, den von uns vereidigten Handelschemiker, Herrn Dr. Rogner in Thorn."

Unter dem 14. März ging uns darauf folgender Bescheid zu:

„Wenn gegen die zollfreie Ablassung von Müllereierzeugnissen, die als Kleie aus Roggen oder Weizen oder als Kleie aus Gerste oder Hirse angemeldet und zweifellos aus diesen Getreidearten gewonnen sind, Bedenken bestehen und der Zollpflichtige die Denaturierung der Ware ablehnt, so ist nach den vom Bundesrat in der Anleitung für die Zollabfertigung in Teil III unter Ziffer 30 erlassenen Bestimmungen, betreffend die zollamtliche Abfertigung von Kleie, bei Müllereierzeugnissen aus Weizen oder Roggen sogleich, bei Müllereierzeugnissen aus Gerste oder Hirse, nachdem auch das Siebverfahren zu einem sicheren Ergebnis nicht geführt hat, die Untersuchung auf den Aschengehalt durch die Versuchsanstalt des Verbandes deutscher Müller bei der landwirtschaftlichen Hochschule hierselbst herbeizuführen.

Dem Antrag, in Zweifelsfällen eine Prüfung der von der Zollbehörde beanstandeten Kleie auf ihren Mehlgehalt durch eine aus Müllern und Kaufleuten zusammengesetzte Kommission oder doch die Untersuchung der Kleie auf ihren Aschengehalt durch dort ansässige vereidigte Chemiker vornehmen zu lassen, kann daher nach den geltenden Vorschriften nicht entsprochen werden. Auch muß ich Anstand nehmen, eine Änderung der Vorschriften in diesem Sinne durch den

Bundesrat in Anregung zu bringen, weil es von entscheidendem Werte ist, daß die endgültige Prüfung und Untersuchung der bezeichneten Müllereierzeugnisse einheitlich und bei einer besonders sachverständigen Anstalt erfolgt.

Nach den angestellten Ermittelungen ist übrigens bisher nur einmal die Untersuchung durch die hiesige Versuchsanstalt notwendig geworden, und die Erfahrung hat gezeigt, daß die dortigen Zollbeamten wohl imstande sind, Kleie auf ihren Mehlgehalt sachgemäß zu beurteilen. In besonderen Zweifelsfällen bleibt es den Einbringern unbenommen, in bisheriger Weise zunächst die Untersuchung durch einen Sachverständigen in Thorn bewirken, und erst, falls diese von dem Ergebnis der Prüfung der Zollbehörde abweicht, eine nochmalige Untersuchung durch die Versuchsanstalt eintreten zu lassen."

Zoll- und Paßrevision auf dem Thorner Hauptbahnhof.

Für die aus Rußland kommenden Passagiere, die in Thorn die Bahn verlassen wollten, war es bisher äußerst lästig, daß sie den Bahnsteig nicht eher verlassen durften, bis die Zoll- und Paßrevision des ganzen Zuges erledigt waren. Durch das Entgegenkommen der Zoll- und der Paßbehörde, die wir um Abänderung des Verfahrens gebeten hatten, ist jetzt eine wesentliche Erleichterung eingetreten. Es werden nämlich jetzt diejenigen Reisenden, die kein Gepäck haben oder deren Handgepäck bereits im Abteil revidiert ist, auf ihren Wunsch nach Erledigung der Paßkontrolle sofort dem diensthabenden ersten Zollabfertigungsbeamten überwiesen und auf dessen Anordnung sofort vom Bahnsteig entlassen. Reisende mit größerem Handgepäck ohne Zollgut, dessen Revision im Abteil nicht zu ermöglichen ist, werden auf ihren Wunsch nach zuvoriger Revision des Gepäcks im Revisionssaal gleichfalls dem genannten Beamten überwiesen und durch dessen Vermittlung entlassen. Dagegen sind in Thorn einsteigende Reisende mit zollpflichtigen Waren wie die anderen Reisenden zu behandeln und müssen zurückbleiben.

Reichsstempelgesetz.

Durch den Herrn Provinzialsteuerdirektor zu Danzig ging uns der nachstehende Erlaß des Herrn Finanzministers vom 6. Februar 1906, betreffend die Versteuerung von Geschäften zwischen dem Inland und dem Ausland nach dem Reichsstempelgesetz mit der Bitte zu, es den beteiligten Kreisen bekannt zu geben. Wir bringen daher den Erlaß hier zum Abdruck;

„Zur Entscheidung von Zweifeln, die sich gelegentlich der Stempelprüfungen über die nach Maßgabe des Reichsstempelgesetzes zu bewirkende Versteuerung von Geschäften zwischen dem Inland und dem Ausland ergeben haben, wird im Einverständnis mit dem Herrn Reichskanzler und im Anschluß an die auch in anderen Bundesstaaten getroffenen Verfügungen folgendes bestimmt:

1. Es ist zu unterscheiden zwischen solchen Geschäften, die durch unmittelbaren Verkehr zwischen den beiden Vertragschließenden zustande gekommen sind, und solchen, die unter Mitwirkung eines Dritten zustande gekommen sind. Sind die Geschäfte nicht unmittelbar zwischen den beiden Kontrahenten zustande gekommen, so ist zu unterscheiden zwischen solchen Geschäften, die durch einen Vermittler (Makler), durch einen Kommissionär oder durch einen Vertreter (Bevollmächtigten) zustande gekommen sind.

   Vermittler ist derjenige, der das Geschäft zwischen den beiden Kontrahenten in der Weise zustande bringt, daß jeder Kontrahent den Namen des anderen kennt und diesem gegenüber berechtigt und verpflichtet wird.

   Kommissionär ist gemäß § 383 des Handelsgesetzbuchs derjenige, der gewerbsmäßig auf eigenen Namen für fremde Rechnung Geschäfte abschließt. Dem Kommissionär gleichzuachten ist jeder Kaufmann, der im Betriebe seines Gewerbes derartige Geschäfte abschließt (§ 406 des H. G. B.). Ein Kommissionsgeschäft liegt auch dann vor, wenn der Kommissionär seinem Auftraggeber den Namen des Dritten genannt hat, dem Kontrahenten gegenüber aber auf eigenen Namen abschließt.

   Vertreter (Bevollmächtigter) ist derjenige, der auf Grund eines ihm erteilten Auftrags für Rechnung und auf den Namen seines Auftraggebers für diesen Geschäfte abschließt. Der Vertreter verliert seine Eigenschaft als Vertreter dadurch noch nicht, daß er seinem Auftraggeber den Namen des Dritten, mit dem er abgeschlossen hat, nicht nennt.

2. Über Geschäfte, die ohne Dazwischentreten eines Dritten durch briefliche oder telegraphische Korrespondenz zwischen einem Orte des Inlandes und einem Orte des Auslandes zustande gekommen sind (§ 6 Abs. 3 des Reichsstempelgesetzes) hat der im Inlande wohnhafte Kontrahent eine zum halben Betrage versteuerte Note auszustellen, mag es sich dabei um ein Kaufs-

oder Verkaufsgeschäft oder um die Ausführung des Auftrags zu einem solchen Geschäft handeln, und mag der Auftrag von dem Inländer nach auswärts oder von dem Ausländer an das inländische Haus gegeben sein.

In gleicher Weise bleibt der inländische Kontrahent zur Ausstellung und Versteuerung der Schlußnoten verbunden, wenn das Geschäft durch eine im Inland wohnhafte Person (einen Remisier) eingeleitet ist, die das Geschäft abschließende Erklärung aber durch ein Telegramm oder durch einen Brief des inländischen Kontrahenten an den ausländischen oder des ausländischen an den inländischen zustande gekommen ist.

In gleicher Weise bleibt der inländische Kontrahent verpflichtet, wenn die das Geschäft abschließende Erklärung des auswärtigen Kontrahenten an den inländischen Kontrahenten gerichtet ist, einer inländischen Zwischenperson übersendet und von dieser dem inländischen Kontrahenten lediglich weitergegeben wird. Es ist dabei insbesondere zu beachten, daß mehr als die Tätigkeit eines bloßen Boten vorliegt und das Geschäft daher zum vollen Stempelbetrage zu versteuern ist, wenn für den Abschluß des Geschäfts oder auch (beim Kommissionsgeschäft) des Abwickelungsgeschäfts die wesentliche Willenserklärung des ausländischen Vertragsteils an den inländischen Agenten gerichtet ist und dieser sie durch eine von ihm ausgehende besondere Mitteilung an den inländischen anderen Vertragschließenden weitergibt (vgl. Urteil des Reichsgerichts vom 3. Januar 1905, dorthin mitgeteilt durch Verfügung vom 16. Februar 1905 — III. 1872 —).

3. Ist das Geschäft durch einen im Inland wohnhaften Vermittler zustande gekommen, so ist von diesem eine Schlußnote auszustellen, in der die Namen des inländischen und des ausländischen Kontrahenten benannt sind.

   Die von dem Vermittler auszustellende Schlußnote ist zum vollen Betrage zu versteuern, wenn die das Geschäft abschließende Erklärung im Inland abgegeben ist, zum halben Betrag, wenn diese Erklärung durch briefliche oder telegraphische Korrespondenz zwischen einem Orte des Inlandes und einem Orte des Auslandes zustande gekommen ist.

4. Ist das Geschäft durch einen Kommissionär zustande gekommen, so ist gemäß § 7 Abs. 3 des Reichsstempelgesetzes die Abgabe sowohl für das Geschäft zwischen dem Kommissionär und dem

Dritten als auch für das Abwickelungsgeschäft zwischen dem Kommissionär und dem Kommittenten zu entrichten, bei Geschäften zwischen Inland und Ausland also eine halb- und eine vollversteuerte Schlußnote auszustellen.

Es ist für die Steuerpflicht ohne Belang, ob der Zwischenhändler sich als Kommissionär oder als Makler bezeichnet.

5. Ist ein Geschäft durch den Vertreter eines ausländischen Hauses im Inlande abgeschlossen, so ist eine vollversteuerte, auf den Namen des inländischen und ausländischen Kontrahenten lautende Schlußnote auszustellen. Zur Ausstellung dieser Schlußnote ist gemäß § 8 Ziffer 2 und § 9 des Reichsstempelgesetzes der im Inlande wohnhafte Kontrahent zunächst verpflichtet.

6. Betreffs der Frage, wann vermittelte Geschäfte als im Inlande oder im Auslande zustande gekommen anzusehen sind, hat bei den Revisionen folgendes zur Richtschnur zu dienen:

   a) Im Inlande zustande gekommen und deshalb zum vollen Betrage zu versteuern ist das Geschäft wenn der Vermittler im Anftrage eines auswärtigen Kontrahenten dem Inländer hier einen Kaufs- und Verkaufsantrag macht, sobald die Annahme dieses Antrags ihm von der Gegenpartei hier mündlich oder schriftlich erklärt wird.

   b) Durch briefliche oder telegraphische Korrespondenz zustande gekommen und deshalb zum halben Betrage zu versteuern ist das Geschäft, wenn der hiesige Vermittler im Auftrage des Inländers einem auswärtigen Hause einen Kaufs- oder Verkaufsantrag macht oder ihm den Auftrag zur Ausführung eines Kaufs- oder Verkaufsgeschäfts übermittelt, sobald ihm die Annahme des Kaufs- oder Verkaufsantrags oder die Ausführung des Auftrags von dem auswärtigen Hause brieflich oder telegraphisch mitgeitelt wird (§ 164 Abs. 3 des B. G. B.)."

IV. Verkehr mit Rußland.

Einfuhr russischer Futtermittel.

Mitte April sandte der Deutsche Handelstag folgendes Rundschreiben an seine Mitglieder:

„Die Handelskammer zu Magdeburg richtete am 1. Februar d. J. an den Deutschen Handelstag das folgende Schreiben:

„Der deutsche Landesprodukten-Großhandel ist zur Befriedigung des inländischen Bedarfs an Hülsenfrüchten auf den Bezug aus den Balkanstaaten und Ungarn angewiesen.

Die üblichen Bedingungen, unter denen sich dies Importgeschäft abwickelt, sind, wie uns berichtet wird, leider derart, daß das Risiko von den Versendern fast ganz auf den deutschen Empfänger abgewälzt wird. Dies ist um so weniger gerechtfertigt, als die deutschen Landesprodukten-Großhandlungen fast durchweg wohlfundierte, leistungsfähige Firmen sind, die ihre Verpflichtungen prompt erfüllen, während es den Absendern oft an Mitteln, noch öfter fast am guten Willen gebricht.

Nach dem herkömmlichen Kontrakt pflegen z. B. Hülsenfrüchte aus Rumänien zu folgenden Bedingungen importiert zu werden:

> Zahlung von 9/10 des Kaufpreises bei Vorzeigung des Frachtbriefes (der mit der Eisenbahn vorausgesandt wird).

Der deutsche Empfänger hat danach den größten Teil des Wertes der Ware schon bezahlt, ehe er sie prüfen kann. Das ist ungerecht, aber der Einzelne ist dagegen machtlos, und selbst die sorgsame Prüfung der ausländischen Firmen, mit denen Verbindungen angeknüpft werden, bietet keine Sicherheit. Kann doch jeden Tag ein Wechsel der Firmeninhaber und damit der Bonität der Firmen eintreten.

Es wiederholt sich hier also die Erfahrung, die der deutsche Getreidehandel beim Bezug von Roggen aus den Ländern des Schwarzen Meeres gemacht hat.

Im Hinblick darauf, daß Sie die Verhandlungen über den Deutsch-Niederländischen Vertrag für Teilladungen von dem Schwarzen Meer usw. durch Einigung der deutschen Importeure zum Abschluß gebracht haben, fragen wir daher ergebenst bei Ihnen an, ob Sie nicht geneigt sein würden, die deutschen Landesprodukten-Großhandlungen, die am Bezug von Hülsenfrüchten aus Ungarn und den Balkanstaaten beteiligt sind, zusammen zu rufen, um wenn möglich auch für diesen Zweig des Imports deutsche Kontrakte durchzuholen, die den deutschen Importeur gegen Nachlässigkeit und bösen Willen der ausländischen Lieferanten besser, als das jetzt der Fall ist, schützen. Vorerst bitten wir Sie ergebenst, uns mitzuteilen, ob bei Ihnen etwa grundsätzliche Bedenken gegen unseren Antrag obwalten sollten.“

Nachdem inzwischen noch ein Schriftwechsel mit der Handelskammer zu Magdeburg stattgefunden hat, richteten wir nunmehr an die Mitglieder des Deutschen Handelstags die Bitte, festzustellen, ob in den beteiligten Kreisen ihres Bezirks der Wunsch nach Ausarbeitung eines der Magdeburger Anregung entsprechenden Vertrags und die

Bereitwilligkeit, ihn gegebenen Falles durchzusetzen, vorhanden ist. Wir bitten, uns das Ergebnis der Ermittlung bekannt zu geben und hinzuzufügen, ob Sie an der Ausarbeitung eines Vertrags mitzuwirken bereit sein würden. Schließlich verfehlen wir nicht zu bemerken, daß die Magdeburger Handelskammer die Angelegenheit vorläufig vertraulich behandelt sehen möchte."

Wir erwiderten darauf unter dem 1. Mai:

„Wenn wir auch nur geringes Interesse an einem Vertrag für den Einkauf von Hülsenfrüchten aus Ungarn und den Balkanstaaten haben, da hier im Laufe des Jahres wohl nur wenige Waggons von dort bezogen werden, so möchten wir doch die Gelegenheit benutzen, darauf hinzuweisen, daß unser Handel mit russischen Futtermitteln noch schlechter gestellt ist, denn hier hat der deutsche Empfänger gegen Aushändigung des Frachtbriefduplikats den vollen Kaufpreis zu zahlen, ohne in der Lage zu sein, die Qualität der Ware vorher zu prüfen. Dabei beweist das Duplikat nur, daß die Ware an der betreffenden russischen Station aufgeliefert ist, während es bei dem ständigen Wagenmangel in Rußland noch Wochen, ja seit Beginn des Krieges noch Monate dauert, ehe die Ware von der Station abgerollt wird. Wie bei dem Einkauf von Hülsenfrüchten aus Ungarn usw. kommen auch bei dem Import russischer Futtermittel fast durchweg gut gestellte, leistungsfähige deutsche Firmen in Frage, die aber einzeln den bestehenden Kaufbedingungen gegenüber machtlos sind. Vielleicht ließe sich eine Änderung herbeiführen, wenn der Deutsche Handelstag die Angelegenheit in die Hand nehmen und zunächst eine Versammlung der beteiligten Handelsvertretungen einberufen würde, wobei als Interessenten außer der unterzeichneten, hauptsächlich noch die Handelsvertretungen zu Breslau, Danzig, Königsberg, Posen, Berlin, Glogau und Dresden in Frage kämen. Wir können uns allerdings nicht verhehlen, daß gerade bei dem russischen Futtermittelgeschäft der Verwirklichung eines dem deutschen Kaufmann günstigen Vertrags bedeutende Schwierigkeiten im Wege stehen, denn die russischen Händler, welche die Futtermittel aufkaufen, sind meist so wenig bemittelt, daß sie bei ihren Einkäufen immer nur eine kleine Anzahlung machen können und daher gezwungen sind, nach Auflieferung der Ware sofort den Duplikatfrachtbrief einer Bank zur Verwertung zu übergeben. Auch die russischen Müller befinden sich selten in so günstiger finanzieller Lage, um lange auf den Kaufpreis warten zu können, ja es ist sogar vielfach üblich, den russischen Müllern und Händlern erhebliche Vorschüsse zu geben. Trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten würde

es doch vielleicht möglich sein, eine Besserung zu erzielen und das Risiko der deutschen Futtermittelhändler zu ermäßigen, wenn nur sämtliche deutsche Importeure zur einer Einigung zu bringen wären.

Die Verminderung dieses Risikos ist um so wünschenswerter, als der Import russischer Futtermittel noch mit anderen verlustbringenden Mißständen zu rechnen hat. Für die meisten russischen Futtermittelsendungen die über Thorn eingehen, ist der erste Bestimmungsort die russische Grenzstation Alexandrowo. Will jedoch der Empfänger oder dessen Vertreter die Ware in Alexandrowo vorgeführt erhalten, so erhöhen sich die Grenzübergangsgebühren auf das Doppelte (von etwa 2 auf 4 Rubel für den Waggon), ganz abgesehen davon, daß die Wagen meist mehrere Kilometer von der Station entfernt aufgestellt werden. Man muß daher auf die Vorführung der Wagen verzichten und erreicht es nur durch ein gewisses Entgegenkommen des Stationsvorstandes, daß aus den einzelnen Sendungen Proben genommen werden dürfen. Eine einigermaßen gründliche Probenahme ist aber nicht möglich, da es sich meist um eine große Anzahl, oft bis zu 100 Wagen, handelt und für die Probenahme oft nur 1/2 Stunde zur Verfügung steht, und so stellt es sich häufig erst bei der Umsackung der lose in Thorn ankommenden Futtermittel heraus, daß sie verdorben sind oder daß die Ware überhaupt nicht die in dem Frachtbrief vermerkte ist, also z. B. statt Rübkuchen die minderwertigen Hedrichkuchen verladen sind. Von Thorn aus sind aber die Reklamationen den russischen Bahnen gegenüber viel schwerer zu führen, als wenn man bereits in Alexandrowo ein Protokoll über die ungenügende Sendung aufnehmen lassen kann, und so hat die ungenügende Probenahme häufig beträchtliche Verluste zur Folge.

Einen weiteren Übelstand bildet die Verwiegung in Alexandrowo. Die ausgehenden Wagen sollen dort sämtlich verwogen werden, jedoch findet tatsächlich entweder überhaupt keine oder doch nur eine sehr oberflächliche Verwiegung statt, und es wird meist das auf früheren Stationen festgestellte Gewicht einfach bestätigt. Es ist vorgekommen, daß bei in Alexandrowo nachgewogenen Wagen das volle Gewicht festgestellt wurde, während sie sich bei ihrer Ankunft in Thorn als halb- oder ganzleer erwiesen. Trotzdem der deutschen Eisenbahnverwaltung, allein schon aus unsern zahlreichen Beschwerden, die Unzulänglichkeit der Verwiegung in Alexandrowo bekannt ist, übernimmt sie die Wagen mit diesem Wiegestempel, unterstützt also das rechtswidrige Verfahren der Russen, weigert sich aber, wenn Fehlmengen in Thorn ermittelt werden, Ersatz zu leisten, indem sie sich auf die Erklärung

der Verfrachter, alle mit der Verfrachtung in loser Schüttung entstehenden Gefahren tragen zu wollen, beruft. Vergebens haben wir bisher beantragt, daß die Verwiegung in Alexandrowo stets in Gegenwart eines deutschen Eisenbahnbeamten stattfinden solle, und so erwachsen dem deutschen Handel fortgesetzt große Verluste, die sich jährlich auf mehrere hunderttausend Mark belaufen dürften.

Wir wollten mit vorstehender Schilderung nur andeuten, mit welchen Schwierigkeiten unser Futtermittelhandel zu rechnen hat. Vielleicht würde bei einer Zusammenkunft der Interessenten auch dieser Punkt verhandelt und ein gemeinsames Vorgehen beschlossen werden können.

Wir würden daher dem Deutschen Handelstag dankbar sein, wenn zunächst durch eine Umfrage bei den oben genannten Handelsvertretungen festgestellt werden würde, ob Geneigtheit vorhanden ist, in der beregten Angelegenheit zu gemeinsamer Verhandlung zusammenzutreten."

Auf eine Anfrage des Deutschen Handelstags erklärten sich die Handelskammern zu Berlin, Breslau und Posen und die Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin bereit, zu einer gemeinsamen Verhandlung zusammenzutreten. Wir baten darauf den Deutschen Handelstag, diese Körperschaften und die Handelskammer zu Sagan, ferner aber auch das Königliche Preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten, das Kaiserlich Russische Kommunikationsministerium und die Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn zu einer gemeinsamen Besprechung der Angelegenheit einzuladen. Der Deutsche Handelstag wandte sich zunächst unter dem 5. September an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten von dem Ende Januar folgende Antwort einging:

„Der von der Handelskammer in Thorn beklagte Übelstand, daß die deutschen Empfänger gegen Aushändigung des Frachtbrief-Duplikats den vollen Kaufpreis zu zahlen haben, ohne vorher die Ware prüfen zu können, ist ein Handelsgebrauch, auf dessen Änderung die Eisenbahn keine Einwirkung hat.

In Bezug auf die Verwiegung der Futtermittelsendungen und die Probeentnahme in Alexandrowo lasse ich dem Deutschen Handelstag den von der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg hierüber erstatteten Bericht im Auszuge zugehen.

Danach wird nunmehr die beim Eingang der Sendungen in Alexandrowo stattfindende Verwiegung von deutschen Beamten überwacht.

Es kann nach den russischen Gesetzen und Verordnungen an sich keinem Zweifel unterliegen, daß die Warschau-Wiener Bahn verpflichtet ist, bei der Neuaufgabe der Güter mit neuem Frachtbrief das Gut (auch Wagenladungsgut) zu verwiegen und dies durch Aufdrücken des Wiegestempels zu bescheinigen. Wenn sie zwar das letztere tut, aber das erstere unterläßt, so beruft sie sich hierbei auf den Umstand, daß das Gut bei der Ankunft auf dem Bahnhofe Alexandrowo von ihr verwogen und dann nach Ziehung der Probe plombiert sei. Sie zieht dabei aber anscheinend nicht in Betracht, daß das Gut bis zur Wiederaufgabe auf Gefahr des Empfängers auf dem Gleise des Außenbahnhofs steht und trotz der Plombierung der Gefahr der Beraubung ausgesetzt ist, so daß immerhin die Möglichkeit vorliegt, daß inzwischen eine Beraubung stattgefunden hat und durch den Aufdruck des Gewichtsstempels dann ein Gewicht bescheinigt wird, das unter Umständen nicht mehr dem bei der Ankunft festgestellten Gewicht entspricht. Die Bemühungen der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg, die Warschau-Wiener Eisenbahn zu einer Änderung dieses Verfahrens zu bewegen, sind erfolglos geblieben.

Die Unzulänglichkeit der Probeentnahme in Alexandrowo ist schon früher von deutschen Futtermittelhändlern betont worden. Auf ihren Antrag sind deshalb von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung Einrichtungen dahin getroffen, daß die von Rußland mit direkter Kartierung bis zur deutschen Bestimmungsstation durchlaufenden Sendungen von Kleie und Leinkuchenschrot in Thorn ohne Unterbrechung der direkten Abfertigung zur Sackung und Probeentnahme gestellt werden, und daß ferner die mit Frachtbriefen auf Thorn aufgegebenen Futtermittelsendungen, die dort nach Sackung und Probeentnahme mit neuem Frachtbrief weitergehen, von Thorn nach der Bestimmungsstation zu ermäßigten Frachtsätzen befördert werden, die die Mehrkosten der Umkartierung in Thorn gegenüber der direkten Abfertigung im allgemeinen wieder ausgleichen. Von der Einrichtung wird zumeist in der Weise Gebrauch gemacht, daß die Sendungen zuerst bis Alexandrowo, von dort bis Thorn und dann bis zum endgültigen Bestimmungsort aufgegeben werden. Nach vorläufiger Probeentnahme in Alexandrowo erfolgt eine zweite in Thorn, und auf Grund der letzteren die Disposition des Händlers. Wie der Handelstag aus vorstehenden Darlegungen entnehmen wolle, ist seitens der preußischen Staatsbahnverwaltung alles geschehen, um den Handel mit russischen Futtermitteln zu erleichtern. Es ist kaum anzunehmen, daß ein Vorgehen der interessierten Handelskammern günstigere Ergebnisse zeitigen würde.

Sollte dennoch der Deutsche Handelstag, wie in der Eingabe angedeutet, weitere Verhandlungen für angezeigt halten, so würde von einer Beteiligung von Vertretern meines Ministeriums abzusehen sein. Ich bin jedoch auf Wunsch bereit, die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg anzuweisen, die ihr zu bezeichnenden Deutschen Handelskammern und die beteiligten russischen Eisenbahnen zu gemeinsamer Beratung der Angelegenheit zusammenzurufen."

Der in diesem Schreiben erwähnte Auszug aus dem Bericht der Eisenbahndirektion zu Bromberg lautete:

„Weiter rügt der Handelstag die Erschwerung der Vorführung der Wagen in Alexandrowo sowie die Unmöglichkeit, sachgemäß Proben zu entnehmen.

Wir haben die Warschau-Wiener Bahn in Warschau am 12. Oktober Nr. E. 584 um Aufklärung ersucht, eine Antwort aber bisher nicht erhalten. Von der Station Ottlotschin sind daher durch den täglich in Alexandrowo dienstlich beschäftigten Zolldeklaranten über das Verfahren bei der Vorführung zwecks Entnahme von Proben Ermittlungen angestellt. Danach werden die in Alexandrowo eingegangenen Wagen Futtermittel, welche der Regel nach auf Alexandrowo als Bestimmungsort im Frachtbriefe gestellt sind und später ohne Ausladung zur Neuaufgabe gelangen, nach Verwiegung auf der Gleiswage auf Gleise gestellt, deren äußerstes Ende 1 km von dem Gebäude der Güterabfertigungsstelle Alexandrowo entfernt ist.

Hier können die Interessenten mit Erlaubnis des Güterexpeditionsvorstehers Proben in Gegenwart eines Eisenbahnbeamten entnehmen. Die hierfür erhobene Gebühr von 15 Kop. stellt lediglich eine Privatentschädigung an den Güterexpeditionsvorsteher dar. Auf diesen Gleisen stehen die Wagen meistens mehrere Stunden; zu gründlicher Besichtigung und zur Entnahme von Proben dürfte daher wohl in den meisten Fällen genügend Zeit vorhanden sein.

Die schließlich unter Nr. 3 erhobenen Klagen über ungenaue oder versäumte Verwiegung der Wagen in Alexandrowo sind wiederholt der Gegenstand ausführlicher schriftlicher und mündlicher Verhandlungen mit der Warschau-Wiener Bahn gewesen.

In erster Linie richten sich die Beschwerden der Thorner Kaufleute gegen die Verwiegung der Wagen darauf, daß die Gewichtsfeststellung nach Eingang in Alexandrowo nicht zuverlässig sei, weil die meist in der Nacht eingehenden Wagen, oft ohne von den im gleichen Zuge befindlichen Wagen losgekuppelt zu sein, auf der Gleiswage ebenfalls bei Nacht verwogen würden.

Diese Gewichtsfeststellung in Alexandrowo sei aber gerade für den Handel mit Futtermitteln von größter Wichtigkeit, weil für die Ware das in Alexandrowo angekommene Gewicht dem Primaversender bezahlt werde. Zur Abstellung dieser Unzuträglichkeiten haben wir auf die erneuten Vorstellungen der Thorner Handelskammer hin neuerdings zwei Weichensteller 1. Klasse stationiert, welche seit dem 1. Dezember d. Js. der Verwiegung der in Alexandrowo von Rußland eingehenden Kleie-, Ölkuchen- und Getreidesendungen abwechselnd beizuwohnen und über vorkommende Unregelmäßigkeiten der Güterabfertigungsstelle Thorn Meldung zu machen haben.

Die Warschau-Wiener Bahn hat zwar bereits früher ihr grundsätzliches Einverständnis mit diesem Verfahren erklärt, jedoch unsern erneuten Vorschlägen — wahrscheinlich infolge der Unruhen in Rußland — ihre Zustimmung noch nicht erteilt. Da bis heute die Teilnahme unserer Beamten am Wiegegeschäft nicht beanstandet worden ist, glauben wir annehmen zu können, daß das Verfahren auch von der Warschau-Wiener Bahn gebilligt wird. Trotz dieser Maßnahmen glauben wir, daß Beraubungen der Sendungen nach wie vor stattfinden werden; denn nach der Verwiegung und Probeentnahme stehen die Wagen unter Plomben der Güterabfertigungsstelle Alexandrowo oft bis zu 48 Stunden auf Risiko der Interessenten und werden trotz der Plomben, welche abgeschnitten und durch neue ersetzt werden, beraubt.

Weitere pekuniäre Nachteile erwachsen ferner dem deutschen Händler mit Futtermitteln durch die Aufdrückung des Wiegestempels auf die neuen Frachtbriefe der nach Deutschland ausgehenden Sendungen ohne vorherige nochmalige Verwiegung der Wagen.

Wir haben die Warschau-Wiener Bahn erst kürzlich auf das in in Alexandrowo geübte Verfahren aufmerksam gemacht und ihr vorgehalten, daß hierdurch wider besseres Wissen eine amtliche Meldung bestätigt werde, die tatsächlich für den neuen Frachtvertrag nicht vorgenommen worden ist. Darauf ist uns die Mitteilung zugegangen, daß die Warschau-Wiener Bahn eine neue Verwiegung der ohne Umladung von Alexandrowo weitergehenden Sendungen weder für erforderlich erachtet noch eine Haftung für in Thorn ermittelte Fehlmengen übernimmt. Wenn danach ohne Zahlung neuer Wiegegebühren nur eine Verwiegung in Alexandrowo zu erreichen ist, so ist die jetzt bestehende und unter diesseitige Kontrolle gesetzte Verwiegung der Wagen bei Eingang in Alexandrowo für die Interessenten die wichtigere, da sie auf Grund derselben für die Beförderung innerhalb Rußlands Entschädigung beanspruchen können.

Die zweite Verwiegung der von Alexandrowo neu aufgegebenen Wagen wird im übrigen den Interessenten wenig nutzen. Da auch auf Grund dieser die Warschau-Wiener Bahn die Fehlbeträge gegen die erstere Verwiegung nicht erstatten würde, weil inzwischen die Wagen, über welche die Empfänger erst nach Besichtigung der Proben zu disponieren wünschen, auf ihr Risiko gestanden haben."

Wir erklärten uns mit dem Vorschlag des Herrn Ministers einverstanden. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg wird nun die Einladungen demnächst ergehen lassen und wir hoffen, daß diese Verhandlungen ein ersprießliches Resultat haben werden.

Wir haben natürlich unsere Hoffnung nicht allein auf diese Verhandlungen gesetzt, sondern gleichzeitig versucht, auf anderen Wegen den geschilderten Mißständen zu steuern. Schon in unserem letzten Jahresbericht teilten wir (Seite 82) mit, daß wir die Bromberger Eisenbahndirektion gebeten hatten, die Verwiegung der nach Preußen bestimmten Wagenladungen in Alexandrowo durch preußische Eisenbahnbeamte kontrollieren zu lassen. Nach vieler Mühe ist es der Direktion gelungen, dies Anfang Dezember durchzuführen, doch blieb der erwartete Erfolg aus. Dies hatte wohl in einem heimlichen Widerstand der russischen Eisenbahnbeamten seinen Grund. Diese scheinen einmal die preußischen Beamten nicht zu allen Verwiegungen herangezogen und ihnen ferner nicht die Möglichkeit gegeben zu haben zu prüfen, ob auch das ermittelte Gewicht in die Frachtbriefe eingetragen wurde. Wir baten deshalb, daß uns zur Nachprüfung die Wiegelisten der preußischen Beamten zur Verfügung gestellt würden, was auch bereitwilligst geschehen ist. Die Prüfung ergab nun, daß tatsächlich die in diesen Listen vermerkten Gewichte zum Teil von den in den Frachtbriefen eingetragenen Gewichten nicht unerheblich abwichen. Von seiten der Bromberger Eisenbahndirektion wurde uns jedoch zugesagt, daß man eine Änderung anstreben wolle.

Verspätung der aus Rußland kommenden Wagenladungen.

Anfang September schrieben wir an die Eisenbahndirektion zu Bromberg:

„Durch Aushang an der Danziger Börse ist folgendes, an die Königliche Eisenbahndirektion Danzig gerichtetes Telegramm des Chefs der russischen Reichseisenbahnverwaltung bekannt gemacht worden:

„Zwecks Beschleunigung der Versendung nach Danzig ist Südwestbahnen vorgeschrieben, vorhandene Güter Danziger Richtung 400 Wagen 4. und 5. Kategorie in gemeinschaftlicher Reihenfolge verstärkt

zu expedieren, unabhängig von anderen Richtungen, bis dieselben zeitlich ausgeglichen sind mit Gütern Königsberger Richtung. Falls Hindernisse in der Richtung Warschau—Mlawa eintreten, wird die Versendung zeitweilig über Grajewo nach Danzig stattfinden laut publiziertem Tarif Skornik 1762 für Getreide und Nummer 1764 am 26. August erfolgenden ergänzenden Publikation über Anwendung für jegliche Güter."

Wir gestatten uns darauf hinzuweisen, daß für Thorn die Verhältnisse mindestens so schlecht liegen, wie für Danzig, denn an der russischen Südwestbahn lagern große Mengen für Alexandrowo—Thorn bestimmte Futtermittel, die angeblich wegen Wagenmangel mit der Weichselbahn, mit der ein Austausch des rollenden Materials stattfindet, nicht abgelassen werden können. Wir haben schon in den ersten Monaten dieses Jahres wiederholt Veranlassung genommen, uns wegen Benachteiligung der Station Alexandrowo gegenüber anderen Grenzübergängen bei dem Kommunikationsministerium in St. Petersburg zu beklagen. Von dort erhielten wir Mitte März nachstehendes Telegramm: „Transporte von Kleie und Ölkuchen nach Alexandrowo werden nach der Reihe mit möglichster Beschleunigung expediert werden. Irgendwelchen Vorzug gegen andere Transporte ist als gesetzwidrig unzulässig." Trotzdem dauerten und dauern jetzt noch die Verspätungen fort — zwar sind diese nach wie vor bedeutender als bei anderen Grenzorten. Da eine erneute Eingabe ebenfalls erfolglos geblieben ist, so bitten wir die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, für unsere Interessen eintreten zu wollen und mit der Russischen Eisenbahnverwaltung in Unterhandlung zu treten, um auch für Alexandrowo—Thorn zu erreichen, daß einmal die an der Südwestbahn lagernden Sendungen nach Alexandrowo schneller expediert werden, und daß ferner falls Hindernisse in der Richtung Warschau—Alexandrowo sich zeigen, die Versendung nach Thorn zu den gleichen Frachtsätzen über Grajewo oder Mlawa stattfindet. Natürlich könnte der hiesige Futtermittelhandel von dieser Vergünstigung nur dann Gebrauch machen, wenn ihm beim sofortigen Weitertransport nach erfolgter Umsackung ebenso wie bei den jetzt von Alexandrowo kommenden Kleiesendungen, die Transitfracht Alexandrowo—Thorn vergütet wird.

Da die Angelegenheit dringend ist, würden wir der Königlichen Eisenbahndirektion für möglichst umgehende Anknüpfung der fraglichen Verhandlungen dankbar sein. Falls dortseits vorher eine mündliche Darlegung der Verhältnisse für notwendig erachtet wird, sind wir gerne bereit, Delegierte nach Bromberg zu senden, und bitten wir um baldige Benachrichtigung."

Als darauf die Direktion mitteilte, daß sie nur dann mit Aussicht auf Erfolg vorgehen könne, wenn durch Vorlage von Frachtdokumenten aus neuester Zeit der Nachweis erbracht würde, daß die Sendungen von den Südwestbahnen nach Alexandrowo bedeutend später abgesandt würden, als nach den übrigen Grenzübergängen, schrieben wir:

„Der Königlichen Eisenbahndirektion erwidern wir ergebenst, daß wir es nicht für erforderlich halten, den Nachweis zu führen, daß die Sendungen der Südwestbahnen nach Alexandrowo bedeutend später abgesandt werden als nach den übrigen Grenzübergängen. Es steht jedenfalls fest und geht auch aus dem von uns mitgeteilten Telegramm des Chefs der russischen Reichseisenbahnverwaltung hervor, daß die Weichselbahn der Südwestbahn nicht die für die Transporte nötigen Wagen zur Verfügung stellen kann und infolgedessen ein großen Teil der für die Weichselbahn bestimmten Sendungen der Südwestbahn nicht abgelassen wird, wodurch natürlich auch die nach Alexandrowo bestimmten Transporte getroffen werden. Wir sind überzeugt, daß die russische Eisenbahnverwaltung die beregten Mißstände auch ohne weiteres zugeben wird, und meinen nur, daß wir von den russischen Bahnen das gleiche Entgegenkommen verlangen können wie Danzig. Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion nochmals ergebenst, unverzüglich dafür einzutreten, daß die an der Südwestbahn lagernden nach Alexandrowo—Thorn bestimmten Sendungen über Grajewo nach Thorn geleitet werden, wenn die direkte Leitung über die Weichsel- und die Warschau-Wiener Eisenbahn wegen Wagenmangels nicht stattfinden kann.“

Darauf erhielten wir nachstehenden Bescheid:

„Der geehrten Handelskammer erwidern wir ergebenst, daß für den Thorner Handel hauptsächlich Alexandrowo als Empfangsstation für Kleie in Betracht kommt.

Die Sendungen, die mit direktem Frachtbrief nach Thorn befördert werden, spielen demgegenüber nur eine ganz untergeordnete Rolle. Für die nach Alexandrowo adressierten Sendungen ist aber die Beförderung über Grajewo überhaupt ausgeschlossen, da es sich bei diesen Sendungen nur um den inneren russischen Verkehr handelt.

Richtig ist es, daß die Weichselbahnen seinerzeit gerade infolge des außerordentlichen Andranges von Gütern nach Danzig nicht in der Lage gewesen sind, die Sendungen der Südwestbahnen prompt zu übernehmen. Nachdem indes dieser Massenverkehr nach Danzig von den Weichselbahnen abgelenkt ist, werden die Weichselbahnen auch in der Lage sein, die übrigen Sendungen ordnungsmäßig zu übernehmen und weiterzubefördern.

Aus diesem Grunde dürften auch ohne besondere Maßnahmen seitens der russischen Aufsichtsbehörde die beklagten Übelstände, wenn nicht schon jetzt, so doch in nächster Zeit beseitigt sein.

Sollte dieses wider Erwarten nicht der Fall sein, sehen wir weiterer Mitteilung ergebenst entgegen. Wir glauben indessen nicht, daß die russischen Bahnen bei dem großen Umweg über Grajewo und bei den überaus geringen Anteilen, welche ihnen bei dieser Umleitung verbleiben würden, auf die Beförderung über Grajewo nach Thorn eingehen würden."

Darauf trugen wir durch eine Deputation unsere diesen Gegenstand betreffenden Wünsche, sowie eine Reihe anderer Anträge Mitte November dem Herrn Präsidenten der Bromberger Direktion mündlich vor und ergänzten diesen Vortrag durch nachstehende Eingabe vom 9. Dezember:

„Am 21. v. Mts. hatten unsere Deputierten, die Herren Stadtrat Dietrich und S. Rawitzki, die Ehre, dem Herrn Eisenbahndirektions-Präsidenten verschiedene, auf den russisch-deutschen Eisenbahnverkehr bezüglichen Wünsche vorzutragen. Darunter befanden sich auch die folgenden Anträge:

1. Falls bei Wagen, die von russischen Stationen aus über Alexandrowo nach deutschen Stationen geleitet werden sollen, die Überführung über Alexandrowo aus irgendwelchen Gründen nicht angängig ist, sollen die Wagen ihren Weg über Mlawa oder Grajewo nehmen, ohne daß eine Frachterhöhung eintritt.
2. Bei der Umladung von Holz in Warschau von der breitspurigen auf die schmalspurige Bahn sollen stets volle Wagenladungen zu 10 000 kg hergestellt werden, damit sich eine erneute Umladung in Alexandrowo erübrigt.

Dem Wunsche des Herrn Präsidenten gemäß gestatten wir uns, die Anträge schriftlich zu wiederholen und zu begründen. Was zunächst die Umleitung der Wagen über Mlawa und Grajewo anbetrifft, so ist dieser Antrag, wenn auch nicht in der jetzigen Verallgemeinerung, bereits Gegenstand einer Eingabe, die wir der Königlichen Eisenbahndirektion unter dem 5. September 1905 einreichten, gewesen. Damals handelte es sich um eine nach unserer Meinung vorübergehende Notlage. Wir sind aber inzwischen zu der Überzeugung gelangt, daß es leider nur zu häufig auch in der Zukunft unmöglich sein wird, Güter aus dem inneren Rußland über Alexandrowo zu erhalten. Wir würden deshalb der Königlichen Eisenbahndirektion zum großen Danke ver-

pflichtet sein, wenn Wohldieselbe mit der russischen Eisenbahnverwaltung ein Abkommen treffen wollte, wonach in allen Fällen, in denen eine Versendung der von innerrussischen Stationen nach Thorn abgelassenen Wagen über Alexandrowo nicht möglich ist, die Wagen über Mlawa oder Grajewo nach Thorn geleitet werden, und zwar zu dem gleichen Frachtsatz, wie bei Leitung über Alexandrowo zu zahlen wäre.

Wir glauben bestimmt, daß die russischen Eisenbahnen trotz der niedrigen Frachtenteile, die ihnen dann zufallen würden, darauf eingehen werden, da es schließlich doch im Interesse Rußlands und der russischen Eisenbahnen liegt, den bedeutsamen Futtermittelexport über Thorn nicht zu verlieren, während doch bei Fortdauer der bisherigen Mißstände jedenfalls ein erheblicher Rückgang dieser Ausfuhr zu erwarten wäre.

Wenn die Königliche Eisenbahndirektion in dem geehrten Schreiben vom 18. September — 1 E 576 — erwähnt, daß für den Thorner Handel hauptsächlich Alexandrowo als Empfangsstation für Kleie in Betracht kommt, so trifft dies zwar zu, schließt jedoch nicht aus, daß später die Interessenten, sobald die Versendung über Alexandrowo Schwierigkeiten verursacht, die Sendungen nach Thorn abfertigen. Wie wir bereits in unserm Schreiben vom 5. September ausführten, könnten aber die Händler von der Umleitung über Mlawa oder Grajewo nur dann Gebrauch machen, wenn ihnen die Umsackung der Kleie in Thorn und Weitersendung innerhalb 24 Stunden die Transitfracht Alexandrowo—Thorn vergütet würde.

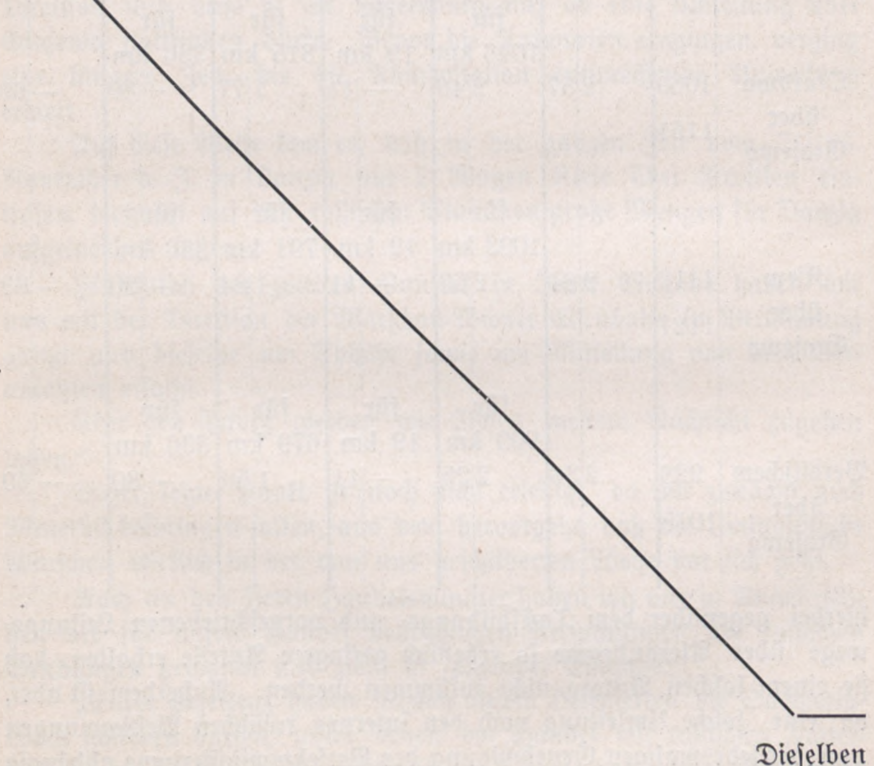
Bei dem zweiten Antrag, der die Umladung von Holz in Warschau zum Gegenstand hat, handelt es sich um geschnittene Hölzer, Mauerlatten usw., die mit Wagen der breitspurigen Bahn in Warschau ankommend, dort auf die Wagen der Warschau-Wiener Eisenbahn umgeladen werden. Hierbei geschieht es häufig aus Bequemlichkeit, um nämlich die Hölzer nicht hoch aufstapeln zu müssen, daß der Inhalt eines Wagens auf mehrere Waggons verteilt wird. Wenn die Sendungen von innerrussischen Stationen direkt nach deutschen Bestimmungsstationen gehen, hat diese Art der Umladung keinen Nachteil für die Empfänger zur Folge, da die Fracht alsdann nach der Anzahl der von der russischen Versandstation abgegangenen Wagen berechnet wird. Die meisten Holzsendungen gehen aber zunächst nach Alexandrowo, wo sie umkartiert und nach den deutschen Bestimmungsstationen weitergesandt werden. In Alexandrowo muß aber bei der Wiederaufgabe des Holzes das Ladegewicht der Wagen ausgenutzt werden, und es ist deshalb notwendig, die auf mehrere Wagen ver-

teilten Hölzer wieder auf einen Wagen zu laden, was für jeden Waggon 2—3 Rubel kostet.

Wir bitten daher die Königliche Eisenbahndirektion ergebenst, auch wegen dieses Punktes sich mit der russischen Eisenbahnverwaltung in Verbindung zu setzen, damit diese darauf sieht, daß bei der Umladung von Holz in Warschau die Wagen der Warschau-Wiener Eisenbahn voll beladen werden.

Wir erhielten darauf Ende Dezember folgenden Bescheid:

„Wie schon in unserm Schreiben vom 18. September d. Js. 1. E. 576 hervorgehoben, würde die beantragte Umleitung der für Thorn bestimmten Kleiesendungen auf die Grajewoer Route — der Weg über Mlawa kann nicht in Betracht gezogen werden, da dieser Bahnweg zurzeit nicht einmal zur Beförderung der für Danzig bestimmten Sendungen ausreicht — nach den für derartige Umleitungen getroffenen Vereinbarungen lediglich auf Kosten der russischen Bahnen erfolgen.



Dieselben

Dieselben würden aber, wie aus den nachstehenden Beispielen ersichtlich:

Nach Thorn von	über Alexandrowo km	Fracht für 100 kg M	₰	Davon erhalten über Alexandrowo die russ. Bahnen M	₰	Davon erhalten über Alexandrowo die deutsch. Bahnen M	₰	Es erhalten bei Ablenkung über Grajewo die russischen Bahnen M	₰	Es erhalten bei Ablenkung über Grajewo die deutsch. Bahnen M	₰	Mithin erhalten die russischen Bahnen über Grajewo weniger M	₰
				für 621 km		für 19 km		für 391 km		für 336 km			
Roshischtsche	640	1	86	1	75	—	11	1	06	—	80	—	69
über Grajewo	727												
				für 1046 km		für 19 km		für 815 km		für 336 km			
Oratowo	1065	2	57	2	46	—	11	1	77	—	80	—	69
über Grajewo	1151												
				für 1093 km		für 19 km		für 791 km		für 336 km			
Kiew	1112	2	64	2	53	—	11	1	84	—	80	—	69
über Grajewo	1127												
				für 909 km		für 19 km		für 679 km		für 336 km			
Berditschew	928	2	36	2	25	—	11	1	56	—	80	—	69
über Grajewo	1015												

hierbei gegenüber dem Tarifbildungs- und vorgeschriebenen Leitungswege über Alexandrowo so erheblich geringere Anteile erhalten, daß sie einem solchen Antrag nicht zustimmen werden. Außerdem ist aber, da eine solche Umleitung nach den internen russischen Bestimmungen von der jedesmaligen Genehmigung des Verkehrsministeriums abhängig

ist, der Erfolg der ganzen Maßnahme, selbst wenn sich die russische Aufsichtsbehörde hierzu wider Erwarten bereit erklären sollte, mindestens sehr zweifelhaft.

Daß diese Befürchtung keine grundlose ist, wollen Sie aus Nachstehendem ersehen:

Infolge der Verkehrsstockungen auf den russischen Weichseleisenbahnen — Übergang Mlawa — erklärte sich die russische Aufsichtsbehörde Ende August d. Js. damit einverstanden, den Danziger Verkehr, falls und insoweit er nicht über Illowo befördert werden könne, zu den bestehenden Frachtsätzen über Grajewo zu leiten, machte indeß die Umleitung über Grajewo von der jedesmaligen Genehmigung des Verkehrsministeriums abhängig. Diese Beschränkung hatte aber zur Folge, daß die ganze Umleitungsbestimmung für den Verkehr nach Danzig illusorisch wurde. Lieferte beispielsweise ein Verfrachter auf einer russischen Station Getreide nach Danzig auf, so wurde ihm gesagt, daß die Annahme nur mit Lagerung auf unbestimmte Zeit erfolgen könne. Sammelten sich die Güter an, so fragte die Station bei ihrer Direktion und diese in St. Petersburg an, ob eine Umleitung über Grajewo stattfinden dürfe. Bevor die Antworten eingingen, verging eine längere Zeit, bis die Abladestation entsprechende Anweisung erhielt.

Auf diese Weise kam es, daß in der ganzen Zeit vom 7.—16. November d. J. in Danzig nur 2 Wagen Kleie über Prostken eintrafen, trotzdem auf den russischen Stationen große Mengen für Danzig aufgespeichert lagen.

Hinsichtlich des zweiten Punktes in Ihrer Eingabe haben wir uns mit der Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn in Verbindung gesetzt und dieselbe um Abhilfe sowie um Mitteilung von dem Veranlaßten ersucht.

Über den Erfolg werden wir Ihnen weitere Nachricht zugehen lassen."

Dieser letzte Punkt ist noch nicht erledigt, da wir zunächst noch Material beibringen sollen, aus dem hervorgeht, daß die Umladung in Warschau wirklich in der von uns geschilderten Weise vor sich geht.

Auch an den Herrn Handelsminister haben wir uns in Angelegenheit der für unsern Handel bedrohlichen Verspätungen der russischen Sendungen gewandt und zwar in folgender Eingabe:

„Eurer Exzellenz haben kürzlich unsere Delegierten die Schwierigkeiten schildern dürfen, unter denen der Handel mit russischen Futtermitteln, der für das wirtschaftliche Leben Thorns von großer Bedeutung

ist, zu leiden hat. Wir sprechen Ew. Exzellenz unsern gehorsamsten Dank aus für die Geneigtheit, auf diplomatischem Wege Schritte dahin tun zu wollen, daß die russischen Eisenbahnen von dem Kaiserlich-Russischen Kommunikationsministerium energisch angewiesen werden, für einen beschleunigten Transport der nach Deutschland bestimmten Futtermittelsendungen Sorge zu tragen.

Aus anliegender Aufstellung der auf Alexandrowo rollenden oder für Alexandrowo auf russischen Stationen lagernden Futtermittel wollen Ew. Exzellenz ersehen, daß Wagen, die bereits im August v. Js. der Bahn aufgeliefert wurden, noch nicht in Alexandrowo angelangt sind. Diese langsame Beförderung ist aber nicht neueren Datums, sondern bestand, wenn auch in geringerem Grade, schon immer. Sie hat sich aber während des russisch-japanischen Krieges und nach diesem zu einer wahren Kalamität ausgewachsen, die den Fortbestand unseres Futtermittelhandels ernstlich bedroht, denn es wird unsern Futtermittelhändlern immer schwerer, ihren Lieferungsverpflichtungen nachzukommen. Außerdem erleidet aber der Handel noch besondere Schäden. Da die Duplikatfrachtbriefe bei ihrem Eintreffen hier sofort bezahlt werden müssen, entstehen nicht unbedeutende Zinsverluste, auch kommen die Waren, was bei dem langen Lagern nicht anders zu erwarten ist, häufig verdorben an und schließlich bleiben durch die unregelmäßigen Lieferungen, wobei zeitweise fast gar nichts ankommt, während sich die Transporte zu andern Zeiten wieder häufen, Konjunkturverluste nicht aus.

Der Hauptgrund der langsamen Lieferung ist ohne Zweifel der auf den russischen Bahnen ständig herrschende Wagenmangel. Besonders stark scheint dieser auf der Weichselbahn zu sein, und dies trifft dann gerade die für uns in Betracht kommende Grenzstation Alexandrowo am schärfsten, denn die Südwestbahn, auf deren Stationen die meisten Futtermittelsendungen liegen, läßt Transporte nach der Weichselbahn, die von dieser in Warschau der Warschau-Wiener Bahn übergeben werden, nur soweit ab, als ihr von der Weichselbahn Wagen zur Verfügung gestellt werden. Die weitere Folge dieses Mißstandes ist die, daß viele Transporte, die ursprünglich über Alexandrowo—Thorn nach Deutschland gehen sollten, über Brody gesandt werden, von wo sie dann über die österreichischen Bahnen nach dem Königreich Sachsen und der Lausitz geleitet werden. Dadurch gehen den preußischen Staatsbahnen beträchtliche Frachtenmengen verloren.

Wir haben in dem letzten Jahr das Kaiserlich-Russische Kommunikationsministerium wiederholt gebeten, Abhilfe zu treffen, doch sind

unsere telegraphischen und schriftlichen Eingaben ohne sichtlichen Erfolg geblieben, trotzdem eine beschleunigte Beförderung sowohl im russischen als auch im deutschen Interesse liegt. Für den Thorner Futtermittelhandel ist es aber eine Lebensfrage, daß die Transporte über Alexandrowo in normalen Fristen eintreffen und daß auch Alexandrowo nicht schlechter als andere Übergänge gestellt werde. Wir bitten daher Ew. Exzellenz gehorsamst und dringend, hochgeneigtest allen Einfluß aufzubieten, um hier eine baldige Besserung zu erreichen."

Unter dem 12. April erwiderte der Herr Handelsminister:

„Der Herr Minister der auswärtigen Angelegenheiten, welchem ich Abschrift des Berichts der Handelskammer sowie die Aufstellung über die nach Alexandrowo bestimmten, nicht beförderten Eisenbahnsendungen habe zugehen lassen, teilt mit, daß seit Februar d. Js. eine Besserung in den Eisenbahnverhältnissen Rußlands eingetreten sei und er daher annehme, daß die Ausführungen der Handelskammer nicht mehr dem jetzigen Stand der Angelegenheit entsprechen.

Ich ersuche die Handelskammer, mit Rücksicht hierauf, die Angelegenheit und insbesondere die vorerwähnte Aufstellung einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen und mir das Ergebnis mitzuteilen."

Wir sind z. Zt. im Begriff, das gewünschte Material zu sammeln. Nach den bisherigen Ermittelungen ist die eingetretene Besserung nur ganz geringfügig.

Zollfreie Wiedereinfuhr von Getreidesäcken.

Einige an unserm Bezirk grenzende russische Zollkammern weigerten sich im Februar und März 1906, Säcke, in denen Getreide ausgeführt war, zollfrei wieder nach Rußland zurückgehen zu lassen. Es ist uns gelungen, durch dankenswerte Vermittlung des hiesigen russischen Konsuls die Aufhebung dieser Weigerung herbeizuführen.

V. Unterrichtswesen.

Kaufmännische Fortbildungsschulen und Schifferschule.

Nachstehend bringen wir die uns zur Verfügung gestellten Berichte über den Verlauf des letzten Schuljahres.

1. Die kaufmännische Fortbildungsschule in Thorn.

„Das Schuljahr 1905/06 begann mit 63 Schülern; durch Neuaufnahmen stieg die Zahl auf 73. Von diesen gehörten der Klasse I 19, II 20, III 22 und IV 12 an. Am Ende des Schuljahres zählte die

Anstalt in der I. Klasse 10, in der II. 13, in der III. 25 und in der IV. 16 Schüler, so daß die Gesamtzahl 64 betrug. Da von diesen 4 zur Entlassung kamen, wurden 60 Schüler in das neue Schuljahr übernommen.

Der Wechsel im Schülermaterial ist während des Berichtsjahres sehr stark gewesen. Das beweist die Bruttofrequenz der Klassen; diese betrug für I 22, für II 24, für III 37 und für IV 26, so daß insgesamt der Schule 109 Schüler angehört haben. Zur Aufnahme kamen 47; die Anstalt verließen 49; nur 40 haben das ganze Jahr hindurch der Schule angehört. Dieser starke Wechsel erschwert die Arbeit der Lehrer in nicht geringem Maße, da die später Eintretenden nachgefördert werden müssen. Naturgemäß erfuhren die III. und IV. Klasse die größten Änderungen in ihrer Zusammensetzung, und so erklärt es sich, daß hier die Versetzungen nicht gerade günstig ausgefallen sind. Denn während aus der II. Klasse alle Schüler in die I. aufsteigen konnten, mußten in der III. von 25 schon 4 und in der IV. von 16 gar 8 zurückbleiben. Trotzdem ist das Gesamtergebnis der Versetzungen recht befriedigend, da 78 % gegen 73, 72 und 75 % in den Vorjahren die Reife für die höhere Klasse erreichten.

Weniger Günstiges ist über den Schulbesuch zu berichten. Die Versäumnisse beliefen sich auf etwa 7 %. Es ist zwar einzuräumen, daß ein nicht unerheblicher Teil dieser Versäumnisse wohl begründet war, besonders durch Krankheiten, aber es haben auch mehrere Strafanträge wegen ungerechtfertigter Versäumnisse gestellt werden müssen; in allen Fällen ist eine Bestrafung erfolgt. Bedauerlich ist es, daß auch wegen tadelhaften Betragens Bestrafungen und zwar in 8 Fällen haben erfolgen müssen. Die Ursache für diese Erscheinung ist nicht etwa in einer größeren Strenge der Lehrer zu suchen, sondern allein darin, daß die neu aufgenommenen Schüler wie in wissenschaftlicher, so auch in sittlicher Hinsicht viel zu wünschen übrig lassen.

Im November fand auf Veranlassung des Herrn Handelsministers eine Revision der Schule durch den jetzigen Direktor der Staatlichen Gewerblichen Fortbildungsschule Herrn Professor Opderbecke statt.

Die Lehrmittel wurden durch eine Karte von Deutschland und eine von Europa vermehrt. Die Lehrer- sowie die Schülerbibliothek sind durch Neuanschaffung bereichert worden.

Der Schillergedenktag, der Sedantag, der Geburtstag des Kaisers, sowie die Silberhochzeit Ihrer Kaiserlichen Majestäten wurden durch Schulfeiern festlich begangen. Am 4. April dem letzten Schultage, fand die übliche Schlußfeier statt, bei der unter anerkennenden und zu

weiteren tüchtigen Arbeiten anfeuernden Worten Herr Stadtrat Laengner im Namen des Kuratoriums 5 guten, fleißigen Schülern zur Auszeichnung je ein Exemplar des im Teubnerschen Verlage erschienenen Werkes „Der Deutsche Kaufmann" als Geschenk überreichte."

2. Die Kaufmännische Fortbildungsschule in Culm.

„Das Schuljahr 1905 begann am 27. April und wurde in feierlicher Weise eingeleitet.

Über die Frequenz während des Jahres nachstehende Übersicht:

Quartal	Schülerzahl am Anfang	Zugang	Abgang	Schülerzahl am Schluß
I.	38	3	5	36
II.	36	3	4	35
III.	35	3	6	32
IV.	32	4	13	23

Ob dieser Rückgang ein rein zufälliger ist, oder ob sich darin eintretende ungünstige Verhältnisse spiegeln, wird die Zukunft lehren. Jedenfalls muß hier dem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck gegeben werden, daß die jungen Leute, wenn sie das 17. Lebensjahr vollendet haben, bis auf wenige Ausnahmen sofort der Schule entzogen werden. Es ist in hohem Maße wünschenswert, daß die Schulpflicht wenigstens bis zum Ende desjenigen Halbjahres ausgedehnt werde, in welchem der Schüler 17 Jahre alt wird.

Die Anstalt wurde im Schuljahre 1905 im ganzen von 50 Lehrlingen besucht. Von denselben waren: 15 (30 %) hiesige, 35 (70%) auswärtige; 26 (52 %) aus der Stadt, 24 (48 %) vom Lande; 22 (44 %) ev., 17 (34 %) kath., 11 (22 %) mos.; 13 Polen; von letzteren waren 8 der deutschen Sprache gut, 4 genügend, 1 mangelhaft mächtig.

Am 8. Mai fand eine Schillerfeier statt. Die Festansprache wurde ergänzt durch den Vortrag hervorragend schöner Stellen aus den Werken des großen Dichters.

Der Sedantag, der Geburtstag unseres allverehrten Kaisers und die Silberhochzeit Ihrer Majestäten, des Kaisers und der Kaiserin, wurden als vaterländische Fest- und Ehrentage am 31. August bezw. 25. Januar und 26. Februar durch Festrede und Deklamation gefeiert.

Herr Lehrer v. Conradi wurde am 28. Juni zu einer militärischen Übung eingezogen. Aus diesem Grunde mußten die Klassen an 2 Tagen kombiniert werden.

Auch in diesem Jahre gewährte die Handelskammer Thorn unserer kaufmännischen Fortbildungsschule materielle Unterstützung; für dieselbe sei auch hier herzlicher Dank gesagt.

Die Anstaltsbibliothek zählt im ganzen 243 Bände.

Am 3. April fand der festliche Abschluß des Schuljahres statt. Bei der Feier wurden 5 Schüler, die sich durch Wohlverhalten und Strebsamkeit hervorgetan hatten, durch Prämien, gute Bücher ausgezeichnet."

3. Die kaufmännische Fortbildungsschule in Briesen.

„Die Schülerzahl hatte im verflossenen Jahr ihren Höhepunkt erreicht, nämlich 60 überschritten; es gehörten 38 der I. und 23 der II. Klasse an. Es war unmöglich, diese auch nur annähernd gleichmäßig auf die beiden Klassen zu verteilen. Schon im Herbst mußte eine Nachversetzung stattfinden, bei der 6 Zöglinge, die gar nicht das Ziel der II. Klasse erreicht hatten, der I. Klasse überwiesen werden. Es ist traurig, daß unsere Geschäftsinhaber noch immer Lehrlinge aufnehmen, die nicht einmal richtig lesen, geschweige schreiben und rechnen können. Wenn die betreffenden Kaufleute einen Blick hinter die Kulissen tun würden, sie würden staunen, was diese viel versprechenden Lehrlinge ihnen aus der Tasche wirtschaften. Unsere Schüler rekrutieren sich meistenteils aus der gewöhnlichen ein- und zweiklassigen Landschule. Es darf also nicht wundernehmen, wenn das der Anstalt gesteckte Ziel nicht ganz erreicht wird. Die Einrichtung einer Vorschulklasse wäre sehr erwünscht. Das Kuratorium unserer Schule steht dem diesbezüglichen Antrage des Leiters wohlwollend gegenüber und gedenkt nach den Herbstferien bei der Königlichen Regierung um Einrichtung einer Vorschulklasse vorstellig zu werden. — An öffentlichen Schulferien ist außer den beiden patriotischen Gedenktagen die Feier der Silberhochzeit unseres erlauchten Kaiserpaares zu erwähnen. Bei letzterer fand die Verteilung der Festschrift „dem Kaiserpaar im Silberglanze" an 10 würdige Schüler statt. Desgleichen wurden am Schulschlusse am 31. März nach einer kurzen Ansprache seitens des Leiters 6 fleißige und gehorsame Schüler mit wertvollen Prämien bedacht. Betrübend war es für den Leiter, gegen 2 widerspenstige und den Unterricht störende Schüler Strafantrag stellen zu müssen. Mit Stolz können wir auf unsere von den Schülern fleißig benutzte, 209 Nummern zählende Bibliothek blicken, die im verflossenen Jahr um 20 Bände vergößert wurde. In ihr findet man Werke der bedeutendsten Schriftsteller.

Eines Tages sei noch besonders erwähnt, es ist der 27. Juni v. Js. Am genannten Tage konnten wir dank der Unterstützung des Kuratoriums unserer Schule den alltäglichen Staub von unseren Füßen schütteln und in die „weite Welt" wandern. Das Ziel unserer Reise war unsere liebe Nachbarstadt Thorn. Bereitwilligst hatte die Handelskammer zu Thorn uns die nötigen Ratschläge erteilt. Ihr haben wir es wohl am meisten zu verdanken, daß wir für weniges Geld in kurzer Zeit (8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends) so viel besichtigen konnten. Ich darf wohl sagen, nichts ist unserem Blick verschlossen geblieben. Leider flogen die angenehmen und gut ausgenützten Stunden so schnell dahin, und es hieß: „Wieder in den staubigen Laden zurück!" Wie freudig die Mitteilung von dem Ausfluge aufgenommen wurde, das verriet das leuchtende Auge und die staattliche Zahl (46) der Teilnehmer. Die Mühe der sie begleitenden Lehrer wurde belohnt durch das wirklich musterhafte Betragen der Schüler."

4. Die Schifferschule in Thorn.

„Der Kursus dauerte vom 8. Januar bis zum 3. März, im ganzen acht Wochen. An demselben nahmen zwölf Schiffer teil, welche in einer Klasse unterrichtet wurden. Der Unterricht fand an den Wochentagen, nachmittags von 6—8 Uhr, in der ersten Gemeindeschule statt. An den 45 Unterrichtstagen, welche der diesjährige Kursus aufzuweisen hat, sind 8 Stunden im Schiffbau, 16 Stunden im Schiffsdienst, 16 Stunden in der deutschen Sprache, 8 Stunden in Geographie, 8 Stunden in Gesetzeslehre, 16 Stunden im Rechnen, 8 Stunden in Handelslehre, 7 Stunden im Samariterdienst und 7 Stunden in Maschinenlehre unterrichtet worden. Der Schulbesuch beträgt 92,5 %. Am 5. März fand die Elbschifferprüfung statt, an der acht Zöglinge teilnahmen.

VI. Innere Angelegenheiten.

Wahlen.

Nachstehend bringen wir das Ergebnis der Handelskammerwahlen im Jahre 1905:

Wahlbezirk	Es schieden aus	Grund	Wahlabteilung	Wahldatum	Ergebnis
Culm	Dr. Henatsch	Ablauf der Wahlperiode	I	20. 11.	Gustav Peters
„	W. Schultze	„	II	20. 11.	Wiederwahl
Thorn	Stadtr. Schwartz	„	I	27. 11.	„
„	P. Laengner	„	I	27. 11.	„
„	Bankdir. Asch	„	II	27. 11.	„
„	Otto Guksch	„	II	27. 11.	„
Briesen	Jacob Meyer	Tod	II	23. 11.	M. Michalowitz

Sekretariat.

Von Ende Juni bis Ende Oktober wurde Herr Referendar Scheda als Volontär bei der Kammer beschäftigt.

Anstellung von Probenehmern für Rohzucker und Melasse.

Ende Juni ist die Kammer der Vereinbarung über die öffentliche Anstellung der Probenehmer für Rohzucker und Melasse beigetreten.

Vereidigung.

In unserer Plenarversammlung vom 2. Dezember wurde Herr Dr. Ernst Rogner in Thorn von uns auf die von den amtlichen Handelsvertretungen erlassenen Vorschriften als Handelschemiker vereidigt und öffentlich angestellt.

Antrag auf Abänderung des Wahlstatuts.

Der kaufmännische Verein zu Löbau hatte unter dem 2. März den Antrag gestellt, daß die Wahlen zur Handelskammer im Kreise Löbau nicht mehr ausschließlich in Neumark, sondern abwechselnd in Löbau und Neumark stattfinden sollten, damit auch die Löbauer Kaufmannschaft in die Lage versetzt werde, einen Vertreter aus ihrer Mitte zu wählen. Die Kammer lehnte diesen Antrag in der Vollversammlung vom 20. Juni ab.

Ankauf des alten Reichsbankgebäudes.

Ende Dezember hat die Kammer das alte Reichsbankgebäude, Seglerstraße 1, für den Preis von 60000 Mark erworben. Die Übersiedlung findet Anfang Juli statt.

Die Lage der einzelnen Geschäftszweige.

Ernte.

Der Winter 1904/05 war im ganzen milde und brachte wenig Schnee. Da aber das Erdreich feucht war, kamen sowohl Saaten als auch neuer Klee gut durch den Winter. Der Sommer war ziemlich feucht, und während der Ernte hinderte häufiges Regenwetter die Einbringung der Früchte. Den Futtergewächsen war das Wetter günstig, auch sind diese meist ohne größeren Schaden geborgen worden. Sie gaben einen mittleren bis guten Ertrag, denn Kleefelder brachten bei zwei Schnitten etwa 30, Wiesen etwa 25 Zentner für den Morgen. An einzelnen Stellen, namentlich in den Niederungen, wurde noch erheblich mehr erzielt.

Die Frühjahrsbestellung der Körnerfrüchte war normal, doch wurde das Wachstum durch das kalte und regnerische Wetter nachteilig beeinflußt, und die Ernte kann nicht als günstig bezeichnet werden. Namentlich in der Roggenernte verursachte der Regen viel Auswuchs, auch erhielt dadurch das Korn ein geringes spezifisches Gewicht. Bei Roggen stellte sich der Ertrag im günstigsten Fall auf 10 Zentner, auf minderwertigen Böden oft nur auf 4—5 Zentner, und der Durchschnittsertrag eines Morgens wird sich wohl höchstens auf 6—7 Zentner stellen. Bei Weizen stellt sich der Durchschnittsertrag eines Morgens auf höchstens 8 Zentner. Auswuchs zeigte sich bei dieser Frucht weniger, doch war das spezifische Gewicht der Körner ebenfalls recht gering. Gerste, die durch Auswuchs nicht viel gelitten hat, brachte auf den Morgen im Durchschnitt 10 Zentner. Brauware war seltener als im Vorjahre, da die Gerste häufig nicht geruchfrei war und infolge der Nässe die Farbe verlor.

In Hafer war die Ernte gut, denn da diese Frucht in unsrer Gegend wenig gebaut wird und meist nur auf abfallenden Böden, so

ist der Durchschnittsertrag von 8 Zentnern als befriedigend anzusehen. Auf guten Böden brachte der Hafer 14 Zentner und darüber.

Kartoffeln und Zuckerrüben brachten recht gute Erträge. Vielfach wurden 100—140 Zentner Kartoffeln auf dem Morgen geerntet und der Durchschnittsertrag mag mit 80 Zentnern nicht zu hoch gegriffen sein. Bei Rüben mag der Durchschnitt etwa 180 Zentner betragen haben.

Viehzucht. Die Kühe lieferten bei starkem Weidegang gute Milcherträge und auch die Aufzucht war günstig, so daß Wirtschaften, die sie betreiben, bei den hohen Viehpreisen gute Ergebnisse aufwiesen. Der Einkauf für Mastrindvieh war sehr teuer und es wurden z. B. für magere Stiere hier 30—38 Mark für 100 Pfund Lebendgewicht gezahlt, wenn die Tiere erwünschte Formen hatten. Die Verkaufspreise schwankten bei erstklassiger Ware zwischen 36—40 Mark. Dabei hätten die Mäster wenig Verdienst gehabt, wenn nicht die zu Futterzwecken eingekauften Kartoffeln sehr billig zu beschaffen gewesen wären. Der Gesundheitszustand war im allgemeinen gut. Es zeigten sich allerdings Fälle von Milzbrand, wodurch die Domäne Kunzendorf einen großen Teil ihres Rindvieh- und Pferdebestandes verlor.

Die große Nässe des vergangenen Jahres hat den Schafen beim Weidegang wenig geschadet. Wie wir schon wiederholt melden mußten, gehen die Schafbestände bei uns mehr und mehr zurück. In den letzten Jahren haben sich allerdings einige Besitzer wieder kleine Zuchtherden angeschafft, hierzu angereizt wohl in erster Linie durch den gestiegenen Wollpreis. Die Mast brachte im Berichtsjahr nichts ein, denn während sich der Einkaufspreis für Lämmer auf 30—36 Pfennige für das Pfund stellte, erzielte man beim Verkauf nur 28—34 Pfennige, so daß durch den Zuwachs kaum die Futterkosten gedeckt werden konnten.

Schweine litten erheblich unter der Schweineseuche und dem Rotlauf, und es wurden dadurch Viehbestände von 200—400 Stück vollständig vernichtet. Die Preise waren das ganze Jahr hindurch recht hoch. Für magere Schweine mußten dauernd 60 Mark und darüber für 100 Pfund Lebendgewicht gezahlt werden, während die Preise für fette Schweine zwischen 46 und 58 Mark schwankten.

Viehhandel. Über den Viehandel vermögen wir leider keine Übersicht geben, da uns nur ein einziger Bericht und zwar aus Briesen zugegangen ist, der sich dazu noch nur auf Schweine bezieht. In diesem Bericht wird ausgeführt, daß der Handel mit Schweinen sehr schlechte Resultate ergab, da die Schweine zu unreif und zu jung auf den Markt kamen.

Dazu standen die Preise hier im Verhältnis zu denen in Berlin und anderen Hauptabsatzplätzen so hoch, daß kein nennenswerter Verdienst übrig blieb, zumal da die Unkosten und der Gewichtsverlust zu groß waren.

Das Getreidegeschäft in den Monaten Januar bis Juni 1905 kann als befriedigend bezeichnet werden, da die Ernte des Jahres 1904 gutes Material in großer Menge gebracht hatte. Die neue Ernte brachte an Menge wohl ein gutes Drittel weniger, auch hatte die Qualität unter der anhaltenden Regenperiode der Monate Juli und August schwer gelitten.

Getreidehandel.

Weizen war allerdings, nachdem er vor der Ernte viel Regen gehabt hatte, bei gutem Wetter geborgen worden. Die anfänglich schönen Qualitäten litten jedoch stark bei dem in Staken gesetzten Weizen durch die ununterbrochene Regenzeit, und infolgedessen kam der Weizen vielfach in einer derartigen Beschaffenheit an den Markt, daß er absolut nicht mahlfähig war und zu Lager genommen werden mußte. Der Absatz war von vorne herein schlank bei hohen Preisen, wobei wohl in erster Linie die Aussicht auf höhere Zölle den Preisen einen festen Halt gab. Nachdem aber die Zollerhöhung mit dem 1. März eingetreten war, zeigte sich, hauptsächlich infolge der großen Mengen vor Toresschluß aus Polen eingeführten Getreides eine beträchtliche Preisabschwächung, die allerdings schon gegen Ende März einer neuen Preissteigung Platz machte, da die Mühlen sich kauflustig zeigten.

In Roggen war in den ersten beiden Quartalen großer Absatz zu guten Preisen über Danzig nach Skandinavien. Da die neue Roggenernte gerade in die Regenperiode fiel, ist nur sehr wenig trockener Roggen zum Versand gekommen. Die neue Frucht zeigte durchschnittlich nur ein holländisches Gewicht von 116—117 Pfund, und es gab nur wenig Ware ohne Auswuchs. Die Preisbildung ging gleichen Schrittes mit der von Weizen. Von der neuen Ernte hat Danzig weniger erhalten, als von der vom Jahre 1904, da die hiesigen Mühlen gute Abnehmer waren. Man glaubt jedoch, daß Danzig noch größere Mengen des letztjährigen Roggens ankaufen werde.

Gerste hat auf dem Halm durch Regen viel an Farbe eingebüßt, ist aber quantitativ gut geerntet worden. Der Absatz war ausgezeichnet. Nach Rußland und auch nach Westdeutschland sind beträchtliche Mengen abgestoßen worden; das Hauptabsatzgebiet war aber im Berichtsjahr Sachsen, wohin etwa ein Drittel der Ernte auf dem Wasserwege gesandt worden ist. Im großen und ganzen war das

Geschäft bei guten Preisen glatt, trotzdem man ursprünglich der Meinung war, der Regen werde ein schwieriges Gerstengeschäft zur Folge haben. Allerdings konnte die im Winter in Kähne eingeladene Gerste nur teilweise zu den erhofften Preisen Abnehmer finden. Einen Teil mußte man billiger abgeben, und ohne Verlust wird es dabei auch nicht immer abgegangen sein. Bis Ende März war aber immer noch Westdeutschland guter Käufer für Gerste, die es über Danzig bezog, und es dürften daher alle Vorräte bis auf diejenigen, die mit starkem Geruch behaftet sind, geräumt sein. Königsberg hatte besonders die feineren Qualitäten in größeren Posten aufgenommen.

Es sind übrigens im Berichtsjahr noch größere Mengen guter Gerste aus Polen eingeführt worden. Dieses Geschäft dürfte jedoch von jetzt ab bei dem hohen Zoll und den ungünstigen Ausfuhrbestimmungen ausgeschlossen sein, so daß man Braugerste aus Polen nur noch als Transitwaren handeln wird.

Daß die Gerste unsrer Gegend nicht geringer ist, als die von den mittel- und süddeutschen sowie auch von den großen Berliner Brauereien bevorzugten Thüringer und Saale-Gersten, geht schon daraus hervor, daß die Hauptabnehmer unsrer Gerste vielfach Thüringer Mälzereien sind. Auch Ostpreußen, das doch in Königsberg und Braunsberg große und renommierte Brauereien besitzt, deckt den größten Teil seines Gesamtbedarfs in hiesiger Gegend. Allerdings wäre unseren Landwirten gleichmäßigere Aussaat und bessere Reinigung der Gerste zu empfehlen, damit unsere Gersten den anderen gegenüber nicht minderwertiger erscheinen.

In Futtergerste war das Geschäft gering, da Gemenge und Kartoffeln als Viehfutter hinreichend geerntet waren.

Hafer war in guter Qualität und Quantität geerntet worden. Die Preise setzten normal ein und stiegen dann nicht unerheblich unter dem Drucke der drohenden Zollsteigerung. Für den Artikel ist auch jetzt noch gute Meinung vorhanden, da die Besitzer viel Hafer verfüttert haben und dieser daher allmählich knapp werden dürfte.

Durch die starken Ankäufe der Königl. Ansiedlungskommission verschwinden hier mehr und mehr die großen Güter und damit auch ein Teil des Getreide-Großhandels, denn die neuen Ansiedler verkaufen sehr wenig Getreide, und das wenige sowie auch ihr ganzer Bedarf an Futterartikeln, künstlichem Dünger und Sämereien wird durch die landwirtschaftlichen Genossenschaften gehandelt, so daß der deutsche Kaufmann schwer geschädigt wird.

Getreide-müllerei.

Das Geschäft war in dem ersten Halbjahr befriedigend, litt aber im zweiten Halbjahr und im Beginn des neuen Jahres unter den schlechten Qualitäten des eingeernteten Getreides.

Weizenmehl fand bis zur neuen Ernte im großen und ganzen einen verhältnismäßig guten Absatz, und bei ziemlich regelmäßigen Zufuhren von Weizen war das Geschäft befriedigend, da die Preise großen Schwankungen nicht unterworfen waren. Die Preislage für Roggen stieg im Laufe des Frühjahrs und Sommers um etwa 12—15 Mark pro Tonne, was eine Folge des starken Exportes in dieser Brotfrucht war. Der Absatz von Roggenmehl verbesserte sich im Laufe des Jahres ebenfalls, wobei jedoch das Mahllohn stets unter dem eigentlichen Niveau verblieb.

Die neue Ernte brachte, wie bereits erwähnt, schlechte Qualitäten mit Auswuchs und geringem spezifischen Gewicht, was eine erheblich geringere Ausbeute und mangelhafte Backfähigkeit des Roggenmehls zur Folge hatte. Trotzdem war das Geschäft seither nicht schlecht. Der gesamte Markt stand unter dem Einfluß der mit dem 1. März d. Js. zu erwartenden erhöhten Getreidezölle, Berlin hatte eine Preissteigerung von 15 Mark für Weizen und 25 Mark für Roggen gebracht, und es herrschte andauernd rege Kauflust und Deckungsbegehr bis auf die fernsten Termine. Es fiel daher nicht schwer, jedes Quantum zu verhältnismäßig guten Preisen zu verkaufen, und diejenigen Mühlen, welche jene Zeit wahrgenommen haben, konnten für gute Beschäftigung ihres Werkes sorgen. Der Rückschlag blieb freilich nicht aus, denn trotz der ungünstigen Transportverhältnisse — die Schiffahrt war noch lange nicht eröffnet — warf Rußland und Russisch-Polen eine solche Menge Weizen, Roggen und Gerste noch vor Inkrafttreten der neuen Handelsverträge, also zu den niedrigen Zollsätzen, über die Grenze, daß die Interessenten, Mühlen wie Getreidehändler, ihre Not hatten, die Massen unterzubringen. Die Folge davon war ein nicht unerheblicher Preissturz, den namentlich Roggen erlitt, während die Weizenpreise weniger davon betroffen wurden, und der Absatz für Mehl stockte beinahe 4 Wochen lang vollständig. Ende März hat sich der Bedarf wieder etwas geregt und, wenn auch die Preise gedrückt blieben, so ließ sich doch wieder verkaufen.

Da die Qualitäten der letzten Ernte einen Export des hiesigen Getreides in größerem Maße ausschließen, wird der Vorrat wohl noch bis zur neuen Ernte ausreichen, obwohl sich inländischer Weizen infolge des von Jahr zu Jahr geringeren Anbaues schon knapp macht. In früheren Jahren konnte man sich hier durch den Bezug russischen

Weizens aushelfen, was jetzt aber durch die neuen höheren Zölle ausgeschlossen ist.

Besondere Folgen des erhöhten Getreidezolles haben sich bisher noch nicht bemerkbar gemacht, nur muß die Tatsache erwähnt werden, daß seit dem 1. März Getreide aus Rußland nicht hereingekommen ist und auch vorläufig nichts zu erwarten sein dürfte. Von einschneidender Wirkung ist der Fortfall des Zollkredits, was sich namentlich später bei Bezahlung hoher Zölle noch empfindlich bemerkbar machen wird.

Sämereien. In Hülsenfrüchten und Gerste fand ein lebhafter Saatenhandel statt. Da außer Weißklee hier nichts in Kleesämereien geerntet wurde und auch bei diesem der Ertrag nur gering war, so war das Kleegeschäft groß. Es konnte recht viel Rotklee an die Besitzer verkauft werden, und auch in anderen Saaten fand ein lehafter Umsatz statt. Die Preise setzten für Rotklee gut ein und stiegen während der Einkaufszeit noch, um dann bei Eintritt in die Saatzeit selbst wieder abzuflauen. Grünklee war recht teuer und auch Thymothee ging im Preise in die Höhe.

Futtermittelhandel. Der hiesige Futtermittelmarkt war im verflossenen Jahre fast noch mehr von den russischen Verhältnissen abhängig, als im Laufe des Jahres 1904, während des russisch-japanischen Krieges. Damals mußte man wegen der Beförderung von Militär und Kriegsmaterial mit dem Wagenmangel auf russischen Bahnen rechnen, und in diesem Jahre hoffte man, die großen Schwierigkeiten im Transport überwunden zu haben; diese Annahme ist aber furchtbar getäuscht worden.

Bei Beginn des Berichtsjahres waren die Preise für Kleie entgegen der früheren Festigkeit etwas gedrückt, namentlich war Weizenkleie infolge stärkerer Zufuhren zeitweise schwer verkäuflich. Die während des letzten Teils des Jahres 1904 auf den russischen Bahnen eingelagert gewesenen großen Mengen von Futtermitteln kamen etwas reichlicher heran und übten einen fühlbaren Druck auf die Preise aus, der jedoch nicht von langer Dauer war, weil im Frühjahr sich wieder Verkehrsschwierigkeiten verbunden mit Streiks eingestellt hatten, wodurch eine gewisse Festigkeit im Preisstande hervorgerufen wurde. Wenn zwar nach Eröffnung der Schiffahrt die Wasserzufuhren aus Polen einen solch erheblichen Umfang angenommen hatten, daß der Markt verflaut wurde, so erweckte doch das mit großer Trockenheit beginnende Frühjahr Befürchtungen für die Ernte in Futtergetreide, zumal da man noch die traurigen Folgen der Dürre des Jahres 1904 im Gedächtnis hatte; es trat mehr Kauflust hervor, und die Preise konnten sich für einige Zeit merklich erholen. Glücklicherweise war die Befürchtung

grundlos; es trat sehr bald äußerst fruchtbares Wetter ein, und als gegen Mitte des Jahres die viele Monate aufgespeichert gewesenen Massen aus Rußland in etwas höherem Maße befördert wurden, trat von neuem nicht nur ein Preisrückschlag ein, sondern die Lustlosigkeit im Geschäft wurde so intensiv, daß die hier eingetroffenen Waren kaum Käufer fanden und zum größten Teil zu Lager gehen mußten. Diese Lage wurde noch verschärft durch häufige Niederschläge während der Erntezeit, wodurch nicht unerhebliche Mengen von Getreide so beschädigt worden sind, daß sie nur noch zu Futterzwecken dienen konnten. Ganz plötzlich änderte sich das Bild, als in Rußland unvorhergesehen Arbeiter-, Bahn-, Post- und Telegraphenstreiks eintraten, wodurch jede Verbindung mit unserm Nachbarlande aufgehoben wurde. Eine Zeit lang war der Verkehr vollständig unterbrochen, und als der Bahnstreik aufhörte, blieben längere Zeit hindurch die Zufuhren von entfernteren Stationen noch aus; man war hier oft nur auf den Bezug aus Polen angewiesen, der aber zu gering war, um die Nachfrage decken zu können. Die Preise zogen nun von neuem an und konnten sich bis zum Schluß des Jahres auf ansehnlicher Höhe behaupten. Die hier geschilderte Geschäftslage bezieht sich in der Hauptsache auf den Artikel Kleie, während Ölkuchen aller Art fast während des ganzen Berichtsjahres in fester Stimmung geblieben sind und die Preise hierfür fast ununterbrochen anzogen. Der Grund hierfür lag in den mangelhaften Zufuhren, was ganz besonders von Sonnenblumenkuchen gilt, die infolge Mißernte in Sonnenblumen außerordentlich knapp herankamen, so daß trotz außergewöhnlich hoher Preise die Nachfrage bei weitem nicht befriedigt werden konnte. Beim Jahresschluß waren für Ölkuchen aller Art Notstandspreise zu verzeichnen.

Wie aus obigem hervorgeht, hängen die hiesigen Geschäftsverhältnisse ganz von den Transportverhältnissen der russischen Bahnen ab. Der anhaltende Wagenmangel auf denselben hat sich schließlich zu einer Kalamität verdichtet, die das Schlimmste für den hiesigen Platz befürchten läßt. Trotz unausgesetzter Vorstellungen bei unsern und russischen maßgebenden Behörden blieb der bisherige Wagenmangel auf den russischen Bahnen nicht nur chronisch, sondern vergrößerte sich dauernd, so zwar, daß auf vielen Strecken die vor einem halben Jahr aufgelieferten Güter noch lagern und in vielen andern Teilen Rußlands Waren zur Weiterbeförderung überhaupt nicht angenommen werden. Die eingelagerten und nicht beförderten Mengen sind der Unbill der Witterung ausgesetzt und kommen, wenn sie endlich befördert werden, zum größten Teil in verdorbenem Zustande

hier an, so daß deutschen Empfängern, welche die Waren bei Auflieferung auf der Bahn, voll bezahlen müssen, jährlich Hunderttausende von Mark Verluste entstehen. Hierzu tritt noch die Unmöglichkeit, die gekaufte Ware für bestimmte Termine weiter zu verkaufen, so daß die Käufer gezwungen sind, viele Monate hindurch in Spekulationen zu treten oder aber, wenn sie Deckung gefunden haben, in den seltensten Fällen imstande sind, wegen der Unregelmäßigkeit der Transporte, ihren Verpflichtungen gerecht zu werden. Unter solchen Umständen halten sich die deutschen Händler, soweit irgend tunlich, von größeren Abschlüssen in Rußland jetzt mehr und mehr zurück, und es ist unerklärlich, daß Rußland, das so sehr um Hebung seines Exportes besorgt ist, nicht Mittel und Wege findet, die geschilderten, überaus traurigen Zustände zu beseitigen.

Wollhandel.

Wolle ist von Beginn des Jahres ab zu guten Preisen fortgegegangen, und da die Auktionen gegen das Vorjahr noch ganz erhebliche Steigerungen brachten, so trat auch bei uns eine feste Stimmung ein, und der Einkauf verteuerte sich. Es ist anzunehmen, daß auch weiterhin insbesondere gute, ausgeglichene Ware hohe Preise bringen werde. In unserem Bezirk werden allerdings fast nur noch Schmutzwollen gehandelt, und da in den Ansiedlungsgütern die Schäfereien ganz eingegangen sind, so bleibt für den Handel, zumal da die Landwirte vielfach ihre Wolle direkt an den Fabrikanten absetzen oder sie zur Auktion nach Berlin schicken, nur sehr wenig übrig.

Düngemittelhandel.

Der Handel in Düngemitteln bewegte sich in der Zeit vom April 1905 bis März 1906 ungefähr in denselben Grenzen, wie in der gleichen Zeit des Jahres. Die Preise für Thomasschlackenmehl und Superphosphat sind ein wenig, diejengen für Chili-Salpeter stark höher gegangen. Die Preise der verschiedenen Kalidüngesalze blieben unverändert, doch bestehen hierbei die in den früheren Berichten erwähnten ungünstigen Verhältnisse für den Handel uneingeschränkt fort.

Eine Einbuße im Absatz von Düngemitteln hatte unser Handel dadurch zu erleiden, daß wieder mehrere Güter, die ihren Bedarf durch ihn zu decken pflegten, in den Besitz der Ansiedlungs-Kommission übergingen, welche letztere bekanntlich ihre Einkäufe nur durch Raiffeisen macht.

Eine Wirkung der mit 1. März d. Js. in Kraft getretenen Handelsverträge auf den Verkehr in künstlichen Düngemitteln war bisher noch nicht zu bemerken.

Zuckerproduktion.

Die Rübenernte gestaltete sich wegen des schlechten Wetters außerordentlich schwierig, und man befürchtete schon, daß ein Teil der Rüben

einfrieren werde, was jedoch glücklicherweise nicht eintraf. Der Ertrag, war sehr gut, und es mögen im Durchschnitt wohl 180 Zentner vom Morgen an die Fabriken abgeliefert worden sein, jedoch wurde durch die großen Schmutzmassen, die den Rüben anhafteten, die Verarbeitung erschwert. Die gute Rübenernte, die eine gewaltige Zunahme der deutschen Zuckerproduktion zur Folge hatte, hat den Zuckerpreis auf etwa die Hälfte des im vorangegangenen Jahre gezahlten herabgedrückt.

Die Culmsee'er Zuckerfabrik hat während des Sommers den Aufbau ihrer Fabrik beendet und ihren Betrieb am 3. Oktober eröffnet. Von der Fabrikleitung ist uns über die letzte Kampagne folgender Bericht zur Verfügung gestellt worden:

„Die Kampagne begann am 3. Oktober 1905, dauerte bis 6. Januar 1906; verarbeitet wurden in Summa 3 951 000 Zentner Rüben, pro Tag 47 036 Zentner gegen im Jahre 1903/04 3 442 480 Zentner resp. pro Tag 50 438 Zentner.

Der Zuckergehalt der Rüben betrug 15,15 %
gegen 14,89 %
Die Ausbeute an 1. Produkt 13,32 %
2. Produkt 1,26 %
14,58 %
gegen 1903/04 14,209 %
Gewonnen wurde demnach 526 316 Ztr. 1. Produkt
und 49 816 Ztr. 2. „

die höchste Produktion seit Bestehen der Fabrik. Angebaut waren 21 196 Morgen, mithin betrug die Ernte pro Morgen im Durchschnitt 186 Zentner. Über den finanziellen Ertrag dieser Kampagne sind sichere Zahlen noch nicht zu geben, da noch 160 000 Zentner 1. Produkt unverkauft lagern. Zu guten Preisen vorverkauft wurden 108 000 Zentner, laufend in der Kampagne 238 000 Ztr. Für diese bisher verkauften 346 316 Ztr. wurden im Durchschnitt 9,00 Mark erzielt.

Wie hoch das Lager noch verwertet wird, ist noch unbestimmt; momentan kostet 1. Produkt nicht ganz 8,00 Mark, auf Steigerung ist bei den großen Weltbeständen an Zucker kaum zu rechnen!

Das 2. Produkt wurde im Durchschnitt verkauft mit 6,97 Mark pro Zentner. Es ist hiernach leider nur auf eine Verwertung eines Zentner Rüben von 80 höchstens 85 Pfg. zu rechnen, bei freier Rückgabe der entfallenden Schnitzel und Übernahme sämtlicher Frachten für Rüben und Schnitzel durch die Fabrik und bei Einsetzung mäßiger Betriebskosten.

Die Neuanlagen bewährten sich nach jeder Richtung hin vorzüglich. Die Verarbeitung ging glatt und wurde nur durch sehr hohen Schmutzgehalt der Rüben erschwert und verzögert.

Die Aufwendungen für den Neubau dürften sich, soweit bisher zu übersehen, etwa 300 000 Mark höher belaufen als s. Zt. die Brandentschädigung betrug. Hierbei ist nicht zu verkennen, daß mancherlei Verbesserungen eingeführt sind.

Der Rübenanbau für die nächste Kampagne wird ziemlich derselbe sein wie im vorigen Jahre, d. h. ca. 21 000 Morgen."

Stärkefabrikation.

Das Jahr 1905 eröffnete mit hohen Kartoffel- und Stärkepreisen und schließt mit Preisen für Kartoffeln um zirka die Hälfte niedriger, während Stärke 10—11 Mark weniger als am Anfang des Jahres notierte. Die Nachfrage war das ganze Jahr hindurch lebhaft, und die Preisdifferenzen sind lediglich durch verschiedenen Ernteausfall zu erklären. Besonders rege war die Nachfrage nach fertiger Ware bei Beginn der neuen Kampagne im September v. Js. Durch absoluten Mangel an Fabrikat zu dieser Zeit konnten sich die hohen Preise der vorjährigen Kampagne bis auf einige Mark trotz einer zu gewärtigenden, großen Ernte behaupten, so daß auch für neue Ware, sofern dieselbe zeitig im September an den Markt gebracht werden konnte, lohnende Preise erzielt wurden. Nachdem der dringendste Bedarf gestillt war, trat eine empfindliche Baisse Anfang Oktober ein, die sich aber schon Mitte des Monats infolge von viel Fäulnis der Kartoffeln korrigierte, und die Preise für Kartoffelstärke haben sich dann bis Ende des Jahres behauptet.

Seit Anfang des Jahres 1906 ist die Konjunktur rückgängig. Die Haltbarkeit der Kartoffeln hat sich, nachdem die zur Fäulnis neigenden Sorten bei Zeiten abgestoßen worden, gebessert. Dieser Umstand, verbunden mit der Tatsache, daß die Kartoffelernte bedeutend größer war als anfangs angenommen, hat einen beständigen Rückgang der Preise zur Folge gehabt. Die Fabriken enthalten sich tunlichst des Angebots; anderseits ist wenig Nachfrage, wodurch sich die Stimmung nicht bessert. Es ist daher auf einen weiteren Rückgang der Preise für Kartoffelstärke und Mehl zu rechnen.

Spiritusfabrikation.

Von dem Inhaber der Spritfabrik W. Sultan in Mocker ist uns folgender Bericht zugegangen:

„In dem Bericht über das Geschäftsjahr 1903/04 habe ich die Verhältnisse dargelegt, welche die Zentrale für Spiritus-Verwertung veranlaßten, bei Beginn des Brennjahres 1904/05 den Abschlagspreis für den Spiritus der ihr verpflichteten Brennereien auf 57 Mark zu

erhöhen. Die Produktion entsprach bis zum Frühjahr 1905 den Voraussetzungen, welche zur Festsetzung des hohen Preises zwangen. In den Monaten Dezember 1904 bis März 1905 wurden im Reiche etwa 14 Millionen Liter Spiritus weniger hergestellt, als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Dessen Gesamtproduktion war aber kleiner gewesen, als der Bedarf des Jahres, so daß der Mehrbedarf aus den vorhandenen Beständen gedeckt werden mußte.

Im Gegensatz zu den Verhältnissen in den anderen Teilen des Reiches war die Produktion in den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Pommern größer, als im Jahre 1903/04.

Die Brennereien dieser Provinzen haben bei ihrer günstigeren Kartoffelernte aus den hohen Spirituspreisen erhebliche Gewinne ziehen können, während Brennereien anderer Provinzen aus ihrer eigenen Kartoffelernte vielfach nicht genügendes Material hatten, um das Kontingent herstellen zu können.

Im Frühjahr 1905 gewann die landwirtschaftliche Spirituserzeugung ein reichlicheres Rohmaterial aus den Kartoffelvorräten, als nach allen Erfahrungen früherer Jahre angenommen werden konnte. Es war nur ein ganz geringfügiger Teil der überwinterten Kartoffeln verfault und ihr Stärkegehalt — der sonst beträchtlich zurückgeht — hatte von seinem hohen Stande kaum eingebüßt.

Die gesamte Produktion aus landwirtschaftlichen Brennereien im Reiche zeigte zum Schlusse eine Mindererzeugung gegen das Vorjahr von 14 Millionen Liter, und wenn man die in den Provinzen Ostpreußen, Westpreußen und Pommern erzeugte Mehrmenge von fast 18 Millionen Liter nicht berücksichtigt, so ergibt sich für die übrigen Betriebe eine Minderproduktion von etwa 32 Millionen Liter.

Die Ausdehnung der Produktion im Frühjahr und in den 3 durch günstigere Ernten bevorzugten Provinzen gestattete es, im Monat Mai die Verkaufspreise um 5 Mark und den Abschlagspreis auf 50 Mark herabzusetzen.

Der Absatz zu Trinkzwecken im Jahre 1904/05 ging auf etwa 221 Millionen Liter (gegen 233 Millionen Liter des Vorjahres) zurück, und erheblich auch der Verbrauch von denaturiertem Branntwein.

Die Beschäftigung der Spritfabriken war deshalb im Jahre 1904/05 so gering, wie in keinem früheren seit dem Bestehen der Zentrale für Spiritus-Verwertung.

Die Kartoffelernte des Jahres 1905 ließ eine größere Produktion erwarten. Der Abschlagspreis für Rohspiritus wurde deshalb — nachdem 92 % des Kontingents aller landwirtschaftlichen Kartoffel-

brennereien zu einer Produktionsbindung sich verpflichtet hatten — im Herbst 1905 auf 42 Mark festgesetzt.

Die Verkaufspreise für Trinkbranntwein konnten wieder herabgesetzt und für denaturierten Branntwein um 10 Pfennig für das Liter ermäßigt werden. Der Trinkverbrauch zeigte in dem laufenden Jahre infolgedessen eine Vermehrung und auch der Verbrauch von Spiritus zu technischen Zwecken nimmt wieder zu.

Im Laufe des Winters 1905/06 begannen die Verhandlungen, welche eine Erneuerung der Syndikatsverträge herbeiführen sollen, deren jetzige Dauer am 1. Oktober 1908 endet."

Likörfabrikation.

Das Jahr 1905 war für das Destillationsgewerbe nicht günstig. Die Preise für Sprit, die schon im voraufgegangenen Jahre recht hoch waren, wurden seitens der Zentrale für Spiritus-Verwertung infolge ungünstiger Kartoffelernte-Aussichten ins Ungemessene gesteigert. Noch nie sind für Sprit so andauernd hohe Preise gezahlt worden, und die Folge davon trat auch bald zutage. Der Konsum in allen Branntweinsorten ging rapide zurück, und die Konkurrenz im Gewerbe wurde naturgemäß sehr stark. Daß unter diesen Umständen der Verdienst für die Likörfabriken, die nicht in der Lage waren ihre Preise für fertige Fabrikate den gesteigerten Rohmaterialienpreisen entsprechend zu erhöhen, gering war, liegt auf der Hand.

Im Mai erst, fühlte sich der Spiritusring veranlaßt, die Preise um 5 Mark zu ermäßigen, doch konnte das an der ganzen Geschäftslage nichts mehr ändern. Ein weiterer ungünstiger Faktor im Destillations-Gewerbe war die nicht unerhebliche Steigerung der Zuckerpreise. Es ist übrigens interessant festzustellen, daß die Steigerung der Preise sowohl für Spiritus wie für Zucker im wesentlichen auf der unrichtigen Beurteilung der Kartoffel- und Rübenernte basierte.

Zu Ende des vorigen Jahres gingen die Preise infolge einer sehr guten Kartoffelernte erheblich zurück, und da diese Verhältnisse auch noch im Anfang dieses Jahres anhielten, so dürfte, wenngleich der Konsum jetzt noch immer sehr schleppend ist, die Aussicht auf Erfolg günstiger sein.

Holzhandel.

Hatte die Holzeinfuhr im Vorjahre unter den äußerst schlechten Wasserverhältnissen sehr zu leiden, wodurch zirka 20 % der gesamten Produktion im Ursprungslande zurückbleiben mußten, so ergibt sich für dieses Jahr ein um so günstigeres Resultat.

Es gingen bereits im Frühjahre zirka 600 000 Stück Rundhölzer durch direkten Einkauf an deutsche Händler und Mühlenbesitzer zu guten Preisen auf den russischen Ablagen über; eine beinahe ebenso

große Anzahl Rundhölzer kam dann noch unverkauft herunter, so daß im Berichtsjahre über 1000000 Rundhölzer eingeführt wurden. Die Holzeinfuhr begann bereits am 17. April und endigte am 30. November. In dieser Zeit wurden 2285 Traften, gegen 1485 Traften im selben Zeitraum des Vorjahres, eingeführt, mithin ergibt sich ein Mehr von 797 Traften.

Durch die im Juli d. Js. plötzlich auftretende Cholera unter den Flößern erhöhten sich die Flößereikosten infolge der durch die Behörden getroffenen Schutzmaßregeln um zirka 25 %; auch wurde die Abfertigung auf der deutschen Grenze durch die ärztliche Kontrolle sehr verzögert, wodurch eine nicht unwesentliche Störung im Geschäft eintrat.

Die Preise, die erzielt wurden, waren zu Anfang der Saison ziemlich hoch und haben sich auch weiterhin gehalten oder doch nur wenig geändert; nur gegen Ende des Geschäfts gingen die Preise für mittlere und untergeordnete Hölzer um zirka 10 % zurück.

Da die Verhältnisse im Brahemünder Hafen infolge der Erweiterungsbauten jedoch sehr ungünstig lagen, wodurch auch die Weiterverflößung von Schulitz ab mit großen Schwierigkeiten verknüpft war, so haben sich verschiedene Holzhändler genötigt gesehen, ihre Transporte, oberhalb der russischen Flußläufe anzustellen, wodurch zirka 80 bis 100000 Rundhölzer dem Weichselmarkt im Berichtsjahr überhaupt entzogen wurden; ferner waren im Dezember noch zirka 100 Traften in den Hafen einzuschleusen, wovon jedoch täglich nur 6 bis 8 Traften geschleust werden konnten, so daß es bis Mitte Dezember dauerte, ehe sämtliche Hölzer in den Hafen hineinkamen. Verschiedene Traften sind in der Drewenz zur Überwinterung angestellt worden.

Die Wirren in Rußland haben dem Holzgeschäft im Jahre 1905 keinen Schaden zugefügt, doch werden die Folgen für den diesjährigen Holzverkauf nicht ausbleiben. Die russischen Händler hatten unter der kritischen Lage des Geldmarktes viel zu leiden und konnten aus Mangel an Barmitteln nicht genügend Einkäufe machen, und von den deutschen Käufern wurden angesichts der drohenden Lage bis Mitte Februar nur ganz unbedeutende Abschlüsse vollzogen. Seit Ende Februar haben allerdings die Abschlüsse der deutschen Käufer einen ziemlich beträchtlichen Umfang angenommen. Da jedoch auch der schneearme Winter das Heranschaffen der Hölzer an die Wasserstraßen erschwerte, so dürfte die diesjährige Einfuhr auf der Weichsel wohl nur ⅔ des vorjährigen Quantums betragen.

Der ungefähre Wert der bei Schillno über die preußische Grenze aus Rußland und Galizien eingeführten Hölzer beziffert sich lt. nachstehender Schätzung wie folgt:

Stückzahl		Holzart		
1003 320		Rundkiefern	28,—	28 092 960,—
872 426		Mauerlatten und Balken . .	13,50	11 777 751,—
451 475		Sleeper	6,—	2 708 850,—
64 827		Riegelhölzer	1,50	97 240,50
534 276	kief.	Schwellen I. und II. . . .	2,70	1 442 545,20
10 289	„	Tramwayschwellen I. und II.	2,50	25 722,50
7 243		Bretter und Bohlen . . .	2,50	18 107,50
69 954		Rundtannen	18,—	1 259 172,—
16 113		Balken und Mauerlatten . .	10,—	161 130,—
249 383		Rund-Elsen	16,—	3 990 128,—
2 912		„ -Eschen	16,—	46 592,—
669		„ -Espen	8,—	5 352,—
1 481		„ -Birken	7,50	11 107,50
126		„ -Rüstern	10,—	1 260,—
169		„ -Weißbuchen	12,—	2 028,—
12 725		„ -Eichen	30,—	381 750,—
154 107	eich.	○ Schwellen	4,70	724 302,90
28 805		Plançons und □ Eichen . .	18,—	458 490,—
8 875		Kreuzhölzer	2,—	17 750,—
248 936	eich.	Schwellen I. und II. . . .	4,—	995 744,—
6 165	„	Weichenschwellen	5,—	30 825,—
85 116	„	Tramwayschwellen	2,—	170 232,—
2 100	„	Stäbe	—,25	525,—
4 180	„	Blamiser	—,75	3 135,—
143 320	„	Speichen	—,10	14 332,10
790	„	⌓ Schwellen	2,—	1 580,—
			Mark	52 438 612,20

Nach Liepe a. d. Oder gelangten von diesem Quantum bis Schluß der Saison folgende Hölzer:

Stückzahl		Holzarten
299 838		Rundkiefern
203 647	kief.	Mauerlatten und Balken usw.
2	„	Sleeper

40 651	kief. Schwellen
86 426	„ Riegelhölzer
21 696	Rundtannen
8 571	tann. Mauerlatten und Balken
41 358	Rund-Elsen
69	„ -Eschen
57	„ -Espen
200	„ -Birken
1 340	„ -Eichen
281	eich. Plançons und □ Eichen
2 105	„ Schwellen.

Gezahlt wurden nachstehende Preise:

Für Rundholz:

Rund-Kiefern	pro Kubikfus	70—90	Pfg.
„ -Tannen	„ „	52—60	„
„ -Eschen	„ „	70—90	„
„ -Espen	„ „	55—56	„
„ -Elsen	„ „	75—90	„
„ -Weißbuchen . . .	„ „	70—85	„
„ -Eichen	„ „	1,00—1,35	Mk.
„ -Rüstern	„ „	60—75	Pfg.
„ -Birken	„ „	45	„

Für Kantholz:

Russische Mauerlatten . . .	pro Kubikfus	1,05—1,15	Mk.
Galizische „	„ „	70—80	Pfg.
Sleeper	„ „	80—90	„
Timber	„ „	1,10	Mk.
Eich. Schwellen	„ Stück	4,40	Mk.
Kief. „	„ „	2,65—2,85	„
Plançons	„ „	2,30—2,75	„

Holzschneidemühlen.

Was zunächst die Schneidemühlen in Thorn anbetrifft, so hatten sie im vergangenen Jahr einen ziemlich günstigen Geschäftsgang.

Der Umsatz und die erzielten Preise waren einigermaßen zufriedenstellend. In Thorn und Mocker waren einige größere Privat- und auch fiskalische Bauten herzustellen, und es konnte ein Teil Bauholz und Bretter hier am Platze verkauft werden. Nachfrage nach außerhalb war auch vorhanden, doch wurde von hier nach Provinz Posen, Königr. Sachsen und Berlin wenig abgesetzt. Die umliegenden Ansiedler deckten ebenfalls wie früher ihren Bedarf in Thorn. Gute Tischlerbretter in Kiefer, Eiche und Erle brachten gute Preise. Eschen-,

Buchen- und Pappelnschnittmaterial war dagegen garnicht unterzubringen. Der Holzverkehr auf der Weisel war sehr rege und betrug annähernd das doppelte Quantum wie 1904. Trotzdem waren die Preise bis Schluß der Flößerei hoch. Zu bedauern ist, daß die hiesigen Auswaschplätze durch die Uferbahn so sehr eingeengt sind. Auch hat die Kgl. Fortifikation ihr Gelände am Pilz zum Holzablagern gekündigt. Diese Erschwerung beim Auswaschen und Auffahren verschlingt einen großen Teil des Nutzens.

Bei einigermaßen großem Wasserstande, wie wir ihn z. B. im Februar und März hatten, entstehen große Unkosten, da man im Fall der Not Fuhrunternehmern und Auswaschleuten jeden verlangten Preis für ihre Leistungen zahlen muß. Was das I. Quartal 1906 anbetrifft, so zeigt sich hier rege Baulust und verspricht das Jahr für einigermaßen Hoffnung. Im Tischlereibetrieb war 1905, sowie auch I. Quartal 1906 stets leidlich Beschäftigung; doch herrschte zuweilen Mangel an Tischlergesellen, weshalb die Löhne erhöht werden mußten.

Auch die übrigen Schneidemühlen des Bezirks teilen mit, daß sie fast das ganze Jahr hindurch gut beschäftigt waren, wobei allerdings die Preise für Schnittmaterial nicht immer im Einklang mit den gestiegenen Rohholzpreisen standen. Ein großes Dampfsägewerk in Lautenburg klagt darüber, daß nicht genügend Rundholz aus den anliegenden Oberförstereien hätte beschafft werden können, weil die Forstverwaltung große Mengen Rundholz freihändig an auswärtige Firmen abgegeben habe. Die dortigen Betriebe hätten deshalb nicht ausreichend ausgenutzt werden können, zumal da die geographische Lage einen Bezug von Rundholz aus Rußland nicht gestatte.

Aus Briesen ist uns noch folgender, etwas abweichender Geschäftsbericht, der von allgemeinem Interesse sein dürfte, zugegangen: „Das Schneidemühlen- bezw. Holzgeschäft hatte 1905 nicht den Umfang und den Umsatz wie 1904, namentlich war dies beim Platzgeschäft sehr bemerkbar. Der Grund dürfte in dem Eingreifen zweier neuer Konkurrenz-Geschäfte am Platze zu finden sein, sowie in dem Nachlassen der Ansiedlungstätigkeit in hiesiger Gegend. Ein Ausgleich für den Umsatz erfolgte hauptsächlich durch Übernahme größerer Domänenbauten außer Submission. Hierdurch gab es auch im Baugeschäft reiche Tätigkeit bei bescheidenem Nutzen.

Eine Offertenbeteiligung bei Submissionsbauten erscheint immer zweckloser, da man hierselbst bei Zurückstellung jeglichen Nutzens keine Aussicht mehr auf Erfolg hat, denn bei der enormen Preistreiberei bei Holzeinkäufen und dem fortwährenden natürlichen Aufbessern der

Arbeitslöhne auf Grund der allgemeinen Teurungsverhältnisse kann ein gesundes und haltbares Verhältnis gar nicht bestehen.

Der Holzeinkauf 1905/06 kalkuliert sich im Durchschnitt ganz erheblich teurer als im Jahre 1904/05; hielten sich doch die Preise durchweg für bessere Stammhölzer auf 25—30 Mk. pro fm. im Walde. Hiergegen läßt sich ein Absatz in Schnittwaren nach außerhalb bei einigermaßen im Verhältnis zum Einkauf und Unkosten stehenden Preise namentlich mit Engros-Händlern bis jetzt noch nicht erzielen.

Ein großer Nachteil für die gesamte Schneidemühlen-Industrie ist der sehr späte Einschlag der Submissionsschläge, wofür die Überweisung seitens der Forstbehörde durchweg erst gegen Mitte Februar erfolgt. Es wird dann Anfang bis Mitte März, ehe überhaupt mit dem Einschnitt des guten, teuren Holzes begonnen werden kann, eine Zeit, wo der Winter-Einschnitt, der doch bezweckt und von Baubehörden gefordert wird, eigentlich längst beendet sein müßte. Es ist dieser späte Einschnitt ein sehr großer Nachteil für die Qualität und Haltbarkeit des Holzes, namentlich wenn der Einschnitt des frischen Holzes bei einem derartig warmen Wetter erfolgen muß, wie dem diesjährigen. Die Submissionsschläge müßten bis Mitte, spätestens Ende Dezember des laufenden Forstjahres beendet, mindestens aber müßte bis dahin ein Teil der Hölzer übergeben werden, damit mit der Abfuhr schleunigst begonnen werden kann, um einen wirklichen Wintereinschnitt zu ermöglichen.

Zur möglichsten Beschwerung des Holzgeschäftes bezw. der Holzverladung auf den Eisenbahnstationen trat dieses Jahr der Königliche Eisenbahnbetriebsinspektor zu Thorn für eine direkte Bodenspekulation ein, indem die jährliche Lagerplatzpacht auf Bahnhof Schirpitz für zur Verladung kommende Rundhölzer von bisher M. 0,13 auf M. 0,30 pro Quadratmeter geschraubt wurde, mit der Begründung, daß speziell der Lagerplatz in Schirpitz ein sehr günstiger sei. Jede Bitte um Reduzierung blieb erfolglos.

Gerechterweise dürfte für Verladung von zur weiteren Bearbeitung bestimmten Rohhölzern eine Berechnung von Lagerplatzgeld nicht noch eintreten. Es läßt sich speziell beim Langholz gar nicht vermeiden, daß dasselbe am Bahnhof abgeladen wird, um beim Eingang der bestellten Waggons gleich verladen zu werden. Handelt es sich um einen größeren Posten zumeist aus Königlichen Forsten gekauften Stammholzes, das auf einer Station zur Verladung kommen soll, — im Vorjahr in Schirpitz über 100 Waggons — so wird naturgemäß auch der Bahnhof trotz täglicher Verladung auf einer gewissen Stelle

bis zur Beendung der Verladung mit Holz belagert sein, namentlich wenn die angeforderten Waggons sehr unregelmäßig oder garnicht eingehen, wie vorzugsweise auf kleinen Stationen wie Schirpitz. Anders liegt der Fall bei Pachtung von Plätzen für Handelsprodukte, die damit regelmäßig oder periodenweise beansprucht werden, die mit Waren belagert sind, die direkt von hier aus zum Verkauf kommen sollen; hier ist natürlich eine Lagerplatzpacht richtig. Für direkt zur Verladung kommende Waren die am Bahnhof lagernd auf die Waggons warten, dürfte eine weitere Belastung auf Lagerplatzmiete gerechterweise nicht erfolgen.

Bemerkenswert ist, daß die hiesige Elektr. Kleinbahn infolge der unerwartet günstigen Finanzergebnisse durch Beschluß des Kreisausschusses den Gütertarif wesentlich erhöhte, eine Maßnahme, die allerdings den Taschen der Herren Aktionäre noch reichlicheren Gewinn zuführen, den Verdienst der Geschäfts- und Gewerbetreibenden aber aus Dankbarkeit der zuteil gewordenen Unterstützung um ein weiteres schmälert."

Die Faßreifenindustrie in Culm war im Jahre 1905 gut beschäftigt, ja die Nachfrage nach Reifen in allen Größen, weiß und grün, war so lebhaft, daß man die Bestellungen nicht alle übernehmen konnte, trotzdem die Preise nicht unerheblich in die Höhe gingen. Es fehlt aber an Material, da vom Strombaufiskus hunderte Morgen von Weiden für die Herstellung von Faschinen gebraucht werden.

Bierbrauereien.

Der Bierabsatz war im Frühjahr normal, im Sommer sogar recht lebhaft und nur der Herbst brachte mit seiner kühlen, nassen Witterung einen geringeren Absatz als im Vorjahre. Das Jahresergebnis wird von den berichterstattenden Brauereien als nicht zufriedenstellend bezeichnet, da die Betriebe mit teuren Vorräten in das Berichtsjahr eingetreten seien. Die neue Hopfenernte war nun allerdings recht gut, so daß die Hopfenpreise um etwa 100 Mark für den Zentner herabgingen und damit einen normalen Stand erreichten, dagegen fiel die Gerstenernte wenigstens qualitativ nicht befriedigend aus. Es kamen des nassen Erntewetters wegen nur wenig schöne Gersten an den Markt; auch war das spezifische Gewicht recht gering.

Auch in diesem Jahr wiederholen sich die Klagen über die kommunale Biersteuer, die als ungerecht und drückend empfunden wird. Dazu kamen noch die Beunruhigungen wegen der bevorstehenden Gerstenzollerhöhung und der Brausteuerreform. Man sieht infolgedessen dem neuen Geschäftsjahr mit geringen Hoffnungen entgegen,

zumal da des milden Winters wegen die Eisgewinnung recht beschwerlich und kostspielig gewesen ist.

Zur weiteren Beleuchtung der Geschäftslage unserer Brauereien drucken wir nachstehend den Bericht der Höcherlbräu A. G. in Culm ab: „Die Verhältnisse gestalten sich immer schwieriger, die Konkurrenz unterbietet sich im Preise, so daß man zu Zugeständnissen gezwungen ist, welche den heutigen Verhältnissen, — höheren Löhnen, erhöhtem Getreidezoll usw. — nicht entsprechen. Wir waren daher im abgelaufenen Geschäftjahr 1905 nicht in der Lage, die bis dahin zu Ausschüttung gelangte Dividende zu verteilen, mußten vielmehr den Satz von 5 % auf 4 % ermäßigen.

Der Bierabsatz und der Ertrag im laufenden Geschäftsjahr bewegen sich in den Grenzen des Vorjahrs. Die geplante Brausteuererhöhung erschwert den Geschäftsgang und die Erträge im hohen Maße, weil die Steuer nicht hoch genug ist, um sie auf den Konsumenten abzuwälzen. Der Brauer kann sie nicht tragen, der Konsument auch nicht, folglich trifft sie einzig und allein den schon an und für sich hochbelasteten und zu 90 % zahlungsunfähigen Gastwirt. Daß wir die Mehrbelastung nicht tragen können, liegt klar auf der Hand, denn: Wir zahlen jetzt 60000 Mk. Brausteuer, künftig bei gleichem Umsatz 130000 Mk., folglich 70000 Mk. mehr, jetzt zahlen wir 80000 Mk. Dividende und würden künftig nur 10000 Mk. zu diesem Zwecke übrig bleiben, welcher Betrag durch Betriebsbeschwernisse auch noch absorbiert werden wird. Wir würden künftig also keine Dividende verteilen können, wenn wir die Brausteuer zahlen sollten."

Weinhandel.

Über den Weinhandel sind uns nur zwei kurze Berichte zugegangen, aus denen hervorgeht, daß im Weingeschäft gegenüber dem Vorjahr keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind. Die Absatzschwierigkeiten haben weiter zugenommen.

Honigkuchenindustrie.

Der Umsatz im Jahre 1905 kann als zufriedenstellend bezeichnet werden trotz der gestiegenen Konkurrenz. Das Ergebnis entsprach allerdings nicht ganz dem erhöhten Umsatz, da die Preise ermäßigt werden mußten und die Kosten für Reklame gestiegen sind. Ferner sind auch die Löhne im Berichtsjahr weiter in die Höhe gegangen. In den Monaten August bis Oktober wurde der Absatz in Westpreußen etwas beeinträchtigt, da wegen der Choleragefahr vielfach die Märkte und Messen ausfielen. In den Monaten vor Weihnachten waren die Fabriken ganz außerordentlich lebhaft beschäftigt. Trotz vermehrter Konkurrenz stieg der Absatz nicht nur in den alten Gebieten, sondern es wurden auch neue erschlossen. Die Gründe hierfür werden darin

zu suchen sein, daß trotz der gedrückten Preise diesseits an der Lieferung einer guten Qualität festgehalten wurde. Auch mag der ungünstige Ausfall der Obsternte zur Vermehrung des Konsums an Honigkuchen beigetragen haben. Die Preise für Mehl hatten bis zum Herbst eine mittlere Höhe, folgten dann aber den steigenden Getreidepreisen. Besonders fühlbar war die Steigerung bei Roggenmehl. Umgekehrt waren die Preise für Zucker- und Kartoffelfabrikate bis zu dem Zeitpunkte, wo die neue Ernte auf die Preisbildung ihren Einfluß geltend zu machen begann, sehr hoch, um dann erheblich zu fallen.

Die Preise für inländischen Honig waren normal. Die Arbeiterzahl erfuhr eine Erhöhung und die Löhne wurden gleichfalls erhöht. Durch einen Agitator aus Bromberg wurden die Arbeiter zeitweilig aufgeregt und zu maßlosen Forderungen hinsichtlich Verkürzung der Arbeitszeit angestachelt. Die Einigung kam schließlich auf mittlerer Linie zustande.

Für die Arbeiterinnen hatte der Handelsminister in diesem Jahr durch die Königliche Regierung nur eine Überarbeit für 30 Tage vor Weihnachten gestattet. Das Zurückgehen auf das frühere Maß von 40 Tagen ist unerläßlich, wenn nicht der Honigkuchenindustrie, die als Saisonindustrie hauptsächlich von ihrem Umsatz vor Weihnachten lebt, eine große Schädigung zugefügt werden soll.

Der neue Handelsvertrag mit Rußland hat unserer Honigkuchenindustrie leider nicht die gewünschte Erleichterung gebracht. Die Zölle sind so hoch geblieben, daß an eine irgendwie nennenswerte Ausdehnung des Exports nicht gedacht werden kann.

Bonbon- und Schokoladenfabrikation.

Das Geschäftsjahr 1905 wurde im hohen Maße durch die erheblichen Preisschwankungen des Zuckers ungünstig beeinflußt. Der kleine Gewinn, der beim Anziehen des Zuckerpreises zu verzeichnen war, wurde durch den Verlust beim Rückgang der Konjunktur überreichlich aufgewogen. Bei dem Preissturz des Zuckers war nun jeder Fabrikant bemüht, seine Zuckerabschlüsse durch den Verkauf von Ware möglichst schnell zu realisieren, und dadurch entstand ein derartiger Wettbewerb, daß im Engros-Geschäft ohne Nutzen gearbeitet werden mußte. Seit kurzem ist eine kleine Besserung dieser Zustände eingetreten, weil sich die Mehrzahl der Bonbonfabrikanten Nord-Ostdeutschlands zu einer Preisvereinigung zusammengeschlossen haben.

Das Detailgeschäft zeigte eine geringe Vermehrung des Umsatzes, auch in den Monaten Januar bis März 1906.

Infolge der jetzt allgemein teuereren Lebenshaltung mußten höhere Arbeitslöhne bewilligt werden.

Leder und rohe Häute.

Wenn das Jahr 1905 im allgemeinen ein lebhafteres Geschäft brachte, so blieb es doch in bezug auf Rentabiltät gegen die Vorjahre zurück, da die alten Übelstände: langer Kredit und Mißverhältnis zwischen der Steigerung der Preise seitens der Gerber und Lederfabrikanten und der Steigerung, die seitens der Händler erzielt werden, sich noch verschärft haben.

Die Preise für alle Ledersorten, sowohl Oberleder als Unter- und Geschirrleder (Sattlerleder) gingen weiter in die Höhe; für einzelne Artikel, z. B. Fahlleder und Kipse derart, daß ein Handel darin kaum noch lohnte.

Schafleder für Futterzwecke waren so teuer, daß die Marktschuhmacher vielfach zu Ersatzmitteln, Leinwand und Spalte, griffen.

Rohe Häute hatten bis zum Schluß des Jahres steigende Tendenz. Nur schwere Bullenhäute von 70 Pfd. aufwärts blieben im Preise gedrückt, da dafür der Absatz nach Russisch-Polen fehlte.

Schuhfabrikation.

In der Schuhfabrikation war das ganze Jahr gut zu tun, doch konnte der Bedarf gedeckt werden, ohne daß Überstunden gemacht wurden. Es wurden auch durchschnittlich etwas höhere Preise bewilligt. Da aber die Schuhwarenhändler teils höhere Preise nicht erzielen konnten, teils nicht wollten, weil sie mit ihren alten Lagerbeständen rechneten, so kamen sie in ihren Verhältnissen zurück und die Folge war die, daß das Jahr 1905 außergewöhnlich viel Zahlungseinstellungen und Verluste brachte.

Im Herbst 1905 wurden Schaftstiefeln sehr gesucht, doch konnte der Bedarf hierin nicht ganz befriedigt werden, weil die Anfertigung von Schaftstiefeln seitens der Schuhmacher wesentlich zurückgegangen ist. Diese finden dabei, namentlich bei den gestiegenen Lederpreisen, keine Rechnung mehr.

Die Holzschuhfabrik in Culm klagt über Rückgang des Absatzes und Schmälerung des Verdienstes durch die hohen Holz- und Lederpreise.

Ziegeleien.

Der Ziegelabsatz der Ziegeleien bei Thorn war im vergangenen Jahr ziemlich zufriedenstellend, jedenfalls belangreicher als in den früheren Jahren. Die Bautätigkeit war am Orte selbst, wie auch im Kreise und den benachbarten Städten gleich rege; besonders umfangreiche Lieferungsaufträge erteilte wiederum die Königliche Ansiedlungs-Kommission. Die Preise konnten sich daher, wenn auch nur um ein geringes, befestigen. Die Ansprüche an die Kreditgewährung haben sich allmählich auf ihr richtiges Maß zurückführen lassen. Die Lagerbestände haben sich bei den umfangreichen Verkäufen und Verladungen

zusehends gelichtet. Weitere große Bauten sind für das neue Baujahr sicher, demnach eröffnen sich für den Ziegelmarkt auch weiter befriedigende Aussichten.

Im vergangenen Jahr wurden hier für das Tausend Ziegel ab Ziegelei gezahlt:

22 — 25 Mark . . . . für rote Tonziegeln
$18\frac{1}{2}$ — 21 „ . . . . „ rosa Schluffziegeln I
17 — 19 „ . . . . „ „ „ II
40 „ . . . . „ Biberschwänze
45 — 50 „ . . . . „ holl. Pfannen.

Drainröhren begegneten reger Kauflust, wenn auch zu recht mäßigen Preisen.

Auch die Ziegeleien in den übrigen Kreisen unseres Bezirks waren ziemlich gut beschäftigt und haben ihre Bestände annährend verkauft. In Culm klagt man allerdings über die zunehmende Konkurrenz der Kalksandsteinfabriken, deren Produkte übrigens auch bei Thorner Bauten vielfach in Anwendung kamen.

Über die Ziegelfabrikation in Neumark erhielten wir folgenden Bericht: „Die Produktion von Mauersteinen und Dachsteinen war im verflossenen Jahr auf allen hiesigen Werken infolge der naßkalten Witterung eine geringere als sonst. Der Absatz in Mauersteinen war befriedigend, die Preise blieben in gleicher Höhe auf 23—24 Mark im Durchschnitt per Tausend. Die Bestände waren am Ende des Jahres gering. Für Dachsteine war der Absatz im vorigen Jahr mäßig; es blieben mehr Bestände als in sonstigen Jahren zurück. Ebenso war für Drainröhren nur eine geringe Nachfrage.

Arbeitskräfte waren ausreichend vorhanden, die Löhne haben auch bei diesem Geschäftszweig eine Erhöhung erfahren.

Trotz der außerordentlich günstigen Verkehrswege in unserem Kreise — es dürfte unser Kreis wohl die meisten ausgebauten Wege in der Monarchie haben — sind unsere Ziegeleien doch nicht in der Lage den Bedarf zu decken, da der Transport mit Fuhrwerk über eine gewisse Grenze hinaus zu teuer ist. Der weitere Ausbau einer Eisenbahnverbindung von Neumark nach Löbau und von dort zum Anschluß an die bereits behördlicherseits beschlossene Eisenbahnstrecke Osterode—Soldau, würden für einen erheblichen Teil unserer Kreiseingesessenen in wirtschaftlicher und kommerzieller Beziehung von ganz erheblichem Vorteil sein, nicht zum wenigsten auch für unsere Ziegeleiindustrie.

Sehr beeinträchtigt wird unsere Industrie auch durch die vielfachen und berechtigten Klagen über den Mangel an guten und soliden Hypothekeninstituten, die gegen einen billigen, den Zeitverhältnissen entsprechenden Zinsfuß auch in den kleinen Städten Gelddahrlehne zur ersten Stelle hergeben. Trotz des nicht zu verkennenden wirtschaftlichen Aufschwunges der kleinen Städte und der steigenden Tendenz der Grundstückspreise sind Beleihungen durch gute und erstklassige Hypothekenbanken ausgeschlossen und von anderen nicht unter $4^1/_2$ $^0/_0$ zu haben. Sehr anerkannt zu werden verdient es, daß hier die Kreissparkasse helfend eintritt und auch städtische Grundstücke mit erststelligen Hypotheken beleiht. Es dürfte hierbei vielleicht auch den Staatsbehörden zur Erwägung anheim gegeben werden, der Frage der Errichtung eines städtischen Pfandbriefinstituts für unsere Provinz näher zu treten und einem dringenden Bedürfnis für die kleinen Städte abzuhelfen."

Eisen-, Eisenwaren, Metalle und Kohlen.

Das Berichtsjahr 1905 setzte mit dem großen Streik der Kohlenarbeiter im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier ein. Die Folgen dieses Streiks für die Arbeiter einerseits und für die Grubenbesitzer und den von der Kohle abhängenden Industrien anderseits sind öffentlich genügend erörtert, so daß sich ein näheres Eingehen hierauf erübrigt.

Nachdem der Streik, zu dessen Beilegung auch der Staat eingegriffen hatte, beendet, wurde die Nachfrage nach Kohlen so stark, daß das Kohlensyndikat die Beteiligungsziffern der Gruben nicht nur wesentlich erhöhen, sondern auch eine Preisaufbesserung vornehmen konnte. Hand in Hand mit dem Beginn der guten Konjunktur auf dem Kohlenmarkt setzte auch eine stärkere Nachfrage auf dem Eisen- und Trägermarkt ein. Den Anlaß hierzu gab Amerika, das einen derartig starken Inlandsbedarf zeigte, daß sich die amerikanische Eisenindustrie, um diesem erhöhten Inlandsbedarf genügen zu können, vom Auslandsmarkt mehr und mehr zurückziehen konnte und so der deutschen Industrie für den Export einen größeren Spielraum verschaffte. Diese Situation wurde denn auch von der deutschen Industrie voll ausgenutzt, und die Entwicklung des Exportgeschäfts nahm zu erhöhten Preisen im Laufe des Jahres ganz enorme Dimensionen an.

Eine weitere Anregung für die Belebung des Eisenmarktes bot der russisch-japanische Friede, von welchem nicht nur die amerikanische und englische, sondern auch die deutsche Industrie große Bestellungen von Rußland und Japan voraussetzten.

Nicht unerwähnt darf ferner bleiben, daß auch die neuen deutschen Handelsverträge, die durchweg, mit Giltigkeit vom 1. März 1906 ab, die Erzeugnisse der deutschen Eisenindustrie mit höheren Zollsätzen be-

lastet, den Anlaß zu großen Bestellungen des Auslands in Deutschland gaben. Diese Bestellungen mußten sämtlich noch vor dem Inkrafttreten der neuen höheren Tarife, also noch vor dem 1. März 1906, ausgeführt werden und waren so umfangreich, daß sie im vollen Umfang kaum erledigt werden konnten. Wird nun noch berücksichtigt, daß neben all diesen günstigen Momenten seit Mitte des Berichtsjahres sich auch eine ziemlich starke Nachfrage des Inlands bemerkbar machte, so ist es erklärlich, daß die deutsche Eisenindustrie in einer überaus günstigen Verfassung in das Jahr 1906 hinüberging.

Daß bei dieser Situation Preiserhöhungen nicht ausbleiben konnten, ist selbstverständlich. Allerdings setzte die Erhöhung nicht mit einem derartig schnellen Tempo ein, wie in der Hochkonjunktur 1899/1900. Immerhin waren die Notierungen auf allen Gebieten der Eisenindustrie Ende 1905 höher, als zu Anfang desselben. So hat der Stahlwerksverband Ende des Berichtsjahres den Preis für Träger um 5 Mark per Tonne erhöht, und inzwischen sind bereits zwei weitere Erhöhungen um je 5 Mark per Tonne gefolgt.

Ähnliche Preisaufbesserungen wurden auch für Stabeisen und Eisenbleche vorgenommen. Die Nachfrage bleibt trotzdem unverändert stark und der Beschäftigungsstand der Träger- und Eisenwerke hat eine derartige Höhe erreicht, daß die Aufträge teilweise monatelang auf Erledigung warten müssen.

Die Preisentwicklung auf dem Metallmarkt war im Laufe des Jahres 1905 eine geradezu stürmische. Besonders für Zinn und Kupfer erreichten die Notierungen eine Höhe, wie kaum zuvor. Es betrug die Steigerung für Zinn mehr als 100 Mk. per 100 kg und für Kupfer etwa 40 Mk. per 100 kg. Wenn diese große Aufwärtsbewegung vielleicht auch zum Teil auf eine Mache amerikanischer Haussespekulanten zurückzuführen sein mag, so ist immerhin der Bedarf in Zinn und Kupfer seitens der Elektrizitäts- und Schiffsbauindustrie derartig angewachsen, daß die Preissteigerung in diesen Metallen wohl auch teilweise diesem Umstand entsprungen sein mag, zumal die Produktion nicht in gleichem Umfang zugenommen hat, wie der Verbrauch.

Aus den vorhin geschilderten Verhältnissen geht also hervor, daß das Jahr 1905 für die deutsche Eisen-, Kohlen- und Metallindustrie mit sehr günstigen Aussichten für die Zukunft abgeschlossen hat. Wie lange diese günstigen Verhältnisse andauern werden, ist natürlich eine andere Frage. Zweifler behaupten, daß der Höhepunkt der Konjunktur bereits erreicht, wenn nicht gar überschritten ist. Demgegenüber muß aber betont werden, daß die Werke zum Teil bis Ende 1906 ausver-

kauft sind, daß die Spezifikationseingänge eine volle Beschäftigung der Werke auf viele Monate hinaus gewährleisten und daß sich in Rohstoffen wie Erzen usw. ein Mangel bemerkbar macht. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet, kann man wohl annehmen, daß die Konjunktur noch auf längere Zeit von Bestand sein wird, was nicht nur im Interesse der Industrie, sondern auch im Interesse des Handels durchaus zu wünschen wäre.

Was die Lage des Eisengeschäfts am Platz Thorn anbetrifft, so muß zugegeben werden, daß die günstige allgemeine Konjunktur auch dem Thorner Eisen- und Kohlenhandel zugute kam. Allerdings konnten die Preiserhöhungen im Jahre 1905 noch nicht zum Ausdruck kommen, da diese hauptsächlich erst Ende des Jahres in Kraft traten. Immerhin war die günstige Stimmung auf den Umsatz nicht ohne Einfluß.

Um auf die einzelnen Artikel der Branche näher einzugehen, so gestaltete sich das Geschäft für den Thorner Groß- und Kleinhandel wie folgt:

Stabeisen. Der Umsatz hierin bewegte sich zu Anfang des Jahres ungefähr in den Grenzen des Vorjahres. Gegen Mitte des Jahres setzte eine stärkere Nachfrage seitens der Provinzkundschaft ein, hervorgerufen durch die günstigen Situationsberichte aus dem Industriebezirk einerseits, anderseits infolge des guten Beschäftigungsstandes der Maschinenfabriken und durch die bessere Aufnahmefähigkeit der Landwirtschaft. Gegen Ende des Jahres konnte eine kleine Preisaufbesserung für Stabeisen vorgenommen werden.

Träger. Die regere Privat-Bautätigkeit, nicht nur in Thorn selbst, sondern auch in der Provinz, rief in diesem Artikel eine lebhaftere Nachfrage hervor. Auch die Neubauten des Militärfiskus in Thorn und Graudenz erforderten einen ziemlich großen Trägerbedarf. — Der Umsatz hatte gegen das Vorjahr auch eine Zunahme aufzuweisen. — Der Preis erfuhr gegen Ende des Berichtsjahres eine Erhöhung von 5 Mark pro Tonne.

Bleche. Auch in diesem Artikel ist der Umsatz infolge der flotten Beschäftigung der Maschinenfabriken bei besseren Preisen gestiegen.

Kleineisenwaren, Haus- und Küchengeräte. Der Thorner Detailhandel in diesen Artikeln hatte unter den russischen Wirren zu leiden. Es blieben viele Käufer aus Rußland, die sonst ihre Einkäufe in Küchen- und Wirtschaftsgeräten usw. in Thorn besorgten, aus, besonders während der Zeit, als die Bahnverbindungen in Rußland unterbrochen waren. Der Umsatz in diesen Artikeln dürfte daher gegen das Vorjahr auch zurückgeblieben sein.

Kohlen. Das Kohlengeschäft hatte für den Thorner Kohlenhandel insofern eine Belebung aufzuweisen, als infolge des unterbrochenen Bahnverkehrs in Rußland große Mengen schlesische Kohlen via Thorn auf dem Wasserwege nach Rußland verfrachtet wurden. Der Begehr seitens der russischen Kohlenverbraucher war besonders kurz vor Schluß der Weichselschiffahrt so stark, daß die Thorner Kohlenhändler die verlangten Mengen nicht heranzuschaffen vermochten, zumal die schlesischen Gruben auch von anderer Seite für Rußland stark in Anspruch genommen wurden, so daß schließlich eine Knappheit in Kohlen eintrat. — Der Bedarf in Hausbrandkohle war in Anbetracht des milden Winters nicht sehr groß. Die Einkaufspreise waren durchgängig höher als im Vorjahre. Leider behielten die Verkaufspreise ihren alten Stand, ein Zeichen, daß der Thorner Kohlenhandel sich im allgemeinen in sehr ungünstiger Lage befindet.

Metalle. Für Thorn kommt mangels einschlägiger Industrie hauptsächlich nur der Artikel Zinkblech in Frage. Hierin war das Geschäft infolge der vorhin angedeuteten regen Bautätigkeit ziemlich lebhaft. Auch dieses Metall blieb von der Hausse auf dem Metallmarkt im Jahre 1905 nicht verschont. Die Zinkpreise hatten eine Höhe erreicht, wie schon seit undenklichen Zeiten nicht. Wer von den Thorner Metallhändlern sich rechtzeitig noch zu billigen Preisen eingedeckt hatte, dürfte mit den Zinkblechgeschäft zufrieden sein.

Nachstehend geben wir eine Zusammenstellung der Preise für die wichtigsten Artikel der Eisen- und Metallbranche, wie solche Ende 1905 von dem Thorner Großhandel notiert wurden:

Stabeisen	Mk. 13,50,	gegen	Mk. 13,—	im	Vorjahr
T Träger	„ 14,—	„	„ 14,50	„	„
Grobbleche	„ 15,—	„	„ 14,50	„	„
Feinbleche	„ 15,—	„	„ 14,—	„	„
Blei	„ 38,—	„	„ 30,—	„	„
Zinn	„ 375,—	„	„ 275,—	„	„
Zinkbleche	„ 66,—	„	„ 58,—	„	„

alles per 100 kg, frei Waggon Thorn.

Zum Schluß müssen wir noch einen Umstand erwähnen, der für den Eisengroßhandel im Osten von großer Bedeutung ist. Wir meinen hiermit die herrschenden Kreditverhältnisse. Diese sind wohl nirgends so ungünstig, als hier im Osten. Ein großer Teil der Provinzkundschaft nimmt Kredite in Anspruch, die mit der Bonität des betreffenden Kreditnehmers nicht im Einklang stehen. Verluste, die einen großen Teil des Verdienstes absorbieren, bleiben denn auch für den Großhandel

nicht aus. Nur zu oft kommt es vor, daß auf Grund falscher Vorspiegelungen sich kreditunwürdige Elemente Kredite verschaffen und es wird daher gewünscht, daß das Konkursgesetz, das für die jetzigen Zeitverhältnisse sowohl von namhaften Juristen wie auch von der kreditgebenden Kaufmannschaft als unzureichend angesehen wird, verschärfte Strafbestimmungen erhielte.

Von den Detailgeschäften wird uns berichtet, daß der Umsatz gestiegen und das Ergebnis als befriedigend angesehen werden kann. Der Umsatz hat sich in einzelnen Monaten gegen das Vorjahr verdoppelt. Er ist allerdings, nachdem sich die Aussichten auf eine brillante Ernte infolge des anhaltenden Regenwetters als trügerisch erwiesen, wieder etwas zurückgegangen, doch kann man immerhin von einem flotten Geschäft im Berichtsjahr sprechen.

Maschinenbau.

Landwirtschaftliche Maschinen. In den ersten Monaten des Berichtsjahres war zwar der Absatz etwas schleppend, wie immer um diese Zeit, doch machten sich die Folgen der guten Ernte des vorhergehenden Jahres in einer etwas gesteigerten Nachfrage bemerkbar. Da dann im Verlauf des Frühjahres die Witterungsverhältnisse Aussicht auf eine gute Ernte gaben, gestaltete sich der Verkauf landwirtschaftlicher Maschinen recht lebhaft. Die Ernte enttäuschte zwar und die Bestellungen gingen etwas zurück, doch waren während der Sommermonate die Fabriken mit der Erledigung der zahlreich eingegangenen Aufträge stark beschäftigt. Am Schluß des Jahres ging der Umsatz etwas zurück, doch muß das Geschäft im ganzen als gut bezeichnet werden.

Eisenkonstruktion. In diesem Artikel waren die Fabriken von Anfang an gut beschäftigt. Es gingen zahlreiche Aufträge ein, die nur mit großer Anstrengung und zum Teil durch Überstunden erledigt werden konnten. Dieser starke Beschäftigungsgrad hielt das ganze Jahr hindurch an, und zum Schlusse des Berichtsjahres lagen bereits wieder Aufträge bis Mai—Juni vor.

Eisengießerei. Auch die Gießereien, die schon den ganzen Winter hindurch voll beschäftigt waren, blieben dies auch weiterhin, und auch hier konnten trotz vorgenommener Betriebsvergrößerungen die Aufträge nur mit Überstunden bewältigt werden. Infolge Erhöhung der Roheisenpreise mußte in Rohgußwaren eine Preiserhöhung von 5 % zum 1. Januar 1906 vorgenommen werden. Dies ließ zwar die sehr starke Nachfrage etwas zurückstauen, doch haben sich die Abnehmer bald an die höheren Preise gewöhnt, und es liegen auch in diesem Artikel schon wieder zahlreiche Lieferungsaufträge vor.

Drogenhandel.

Der Geschäftsgang des Jahres 1905 war durch verschiedene ungünstige Einflüsse mehrfach beeinträchtigt. So waren es die anhaltend hohen Preise für Alkohol, Äther und die daraus bereitenden Essenzen und Tinkturen, die den Nutzen so sehr verringerten.

Dann lag längere Zeit die Geschäftsverbindung durch wiederkehrende Streiks der Eisenbahnbeamten in Rußland darnieder, so daß Thorn tagelang vom benachbarten Reiche gänzlich getrennt war. Großen Nachteil brachte auch dem Drogenhandel das Verbot für die Flößer, die Innenstadt zu betreten.

Die in Aussicht stehenden bedeutenden Zollerhöhungen in verschiedenen Chemikalien und Vegetabilien gaben Veranlassung die Läger noch vorher bedeutend zu komplettieren.

Die meisten Metallverbindungen wie Zinkweiß, Bleiweiß, Bleimennige, Kupfervitriol usw. erreichten wegen der hohen Rohmetallwerte ganz abnorme Preise.

Weiter stieg amerikanisches Terpentinöl, und der japanische Artikel Kampher im Preise.

Material- und Kolonialwarenhandel.

Im Kolonial- und Materialwarenhandel war das vergangene Jahr reich an Überraschungen und Täuschungen. Während im Anfang des Jahres die Zuckerpreise sehr hoch waren, trat plötzlich eine so bedeutende Ermäßigung ein, daß alle Händler große Verluste erlitten. Diese Verluste hätten nicht einen so großen Umfang angenommen, wenn nicht der übermäßige Kauf auf spätere Lieferungen die hiesigen Händler veranlaßt hätte, die Ware zu billigeren Preisen zu verkaufen, als die damaligen Preise der Raffinerien waren. Die Preise für Reis, Kaffee, Linsen, Bohnen erfuhren durch schlechte Ernten, die für Heringe durch schlechte Fänge ziemlich bedeutende Erhöhungen. Ebenso stiegen die Preise für Petroleum und Maschinenöl, doch mußte amerikanisches Petroleum im Preise nachgeben, weil die österreichische Ware in großen Posten eingeführt wurde. Russisches Maschinenöl ging durch die Unruhen in Rußland enorm in die Höhe, doch mußten die Preise wieder nachlassen, als amerikanische Öle zur Aushilfe in den Verbrauch kamen und der Zoll von 10 Mk. auf 6 Mk. nach dem neuen Tarif ermäßigt wurde. Der Artikel Schmalz ist steten Veränderungen unterworfen, da die Amerikaner je nach Gutdünken die Preise erhöhen oder erniedrigen. Die Sauerkohl- und Gurkeneinlegereien in Culm machen stete Fortschritte, trotzdem im vergangenen Jahr die Liegnitzer und Magdeburger Fabriken zu billigen Preisen Offerten sandten.

Im ganzen hat das vergangene Jahr den hiesigen Kaufleuten fast durchweg wenig Freude bereitet, da der Handel mit Rußland fast

vollständig stockte und man mit dem Preise stark herabgehen mußte, um nur die gekaufte Ware loszuwerden.

Textilwarenhandel.

Das Geschäftsjahr 1905 war durchweg ein gutes zu nennen. Land- wie Stadtbevölkerung waren in diesem Jahr kaufkräftiger. Erstere hatten höhere Preise für ihre Erzeugnisse erzielt, bei der letzteren waren namentlich die Arbeiter in lohnender Beschäftigung.

Von nicht zu unterschätzendem Vorteil für die Thorner Detailgeschäfte war auch der dauernde Aufenthalt vieler russischer Familien am hiesigen Platze.

Geschädigt wurden die Geschäfte allerdings durch die bereits erwähnte Nichtzulassung der Flößer nach der Stadt.

Auch das erste Vierteljahr 1906 hielt sich auf der befriedigenden Höhe des gleichen Zeitraumes im Vorjahr.

Störend für den Ein- wie Verkauf war die stetige Preissteigerung aller Produkte, namentlich von Wolle und Baumwolle. Es hielt schwer die damit verbundenen höheren Preise für die fertigen Waren zu erzielen.

Viel geklagt wurde darüber, daß die Lieferungen der Fabrikanten aus Greiz, Gera und Mühlhausen i. E. sich infolge des Streiks erheblich verzögerten.

Daß der Kundschaft namentlich in den kleinen Städten unseres Bezirks häufig ein viel zu ausgedehnter Kredit gegeben werden muß, wobei Verluste nicht ausblieben, ist eine alte, auch diesmal wiederholte Klage. Hier kann nur geschlossenes Handeln der Kaufmannschaft eine Besserung bringen.

Seifenfabrikation.

Infolge andauernd steigender Rohmaterialpreise, denen ein Sinken der Fabrikatpreise gegenüber stand, hat sich im abgelaufenen Jahr die Fabrikation von Hausseifen als sehr unlohnend erwiesen, zumal auch noch die Arbeiter infolge der erhöhten Lebensmittelpreise genötigt waren, erhöhte Arbeitslöhne zu fordern und durchzusetzen.

Die Rentabilität der Seifenfabriken ist durch das Mißverhältnis der Rohmaterialpreise zu den Fabrikatpreisen äußerst gering geworden. Die Aussichten für das laufende Jahr sind noch trübere, da die Preise für Leinöl, Palmkernöl, Talg und Baumwollsaatöl inzwischen ganz erheblich weiter gestiegen sind.

Vereinzelte Anstrengungen aus Fabrikantenpreisen, Erhöhungen der Seifenpreise zu erzielen, sind ohne nennenswertes Resultat geblieben, da einige kleinere Fabrikanten die Preise drückten. Eine Besserung wäre nur durch einen Zusammenschluß der beteiligten Fabriken zu erzielen.

Sehr lästig erweist sich das vor einiger Zeit in Kraft getretene Fleischbeschaugesetz bei der Verzollung von Talg für die Seifenfabrikation. Erleichterungen wären hierbei durchaus erwünscht.

Spedition. Das verflossene Geschäftsjahr stand bis zum August unter dem Zeichen des russisch-japanischen Krieges und vom Oktober bis zum Jahresschluß unter dem Zeichen der inneren russischen Unruhen und der wiederholten, auch für das Ausland fühlbaren Streikbewegungen. Der Verkehr nach Rußland war selbstverständlich, soweit die Grenze in Alexandrowo in Frage kommt, wieder bei uns schwächer als in dem dem Krieg vorangegangenen Jahre; dagegen war im Gegensatz zum Jahre 1904 über größere Zahlungseinstellungen im Kreise der Lodzer, Warschauer, Moskauer, sowie der sonst in Frage kommenden Provinz-Kundschaft nicht zu klagen. Die ganz schwachen Elemente waren eben im Jahre 1904 ausgeschieden, und es machte sich allgemein ein ernstes Bestreben, trotz der schwierigen Zeiten den Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, bei der russischen Industrie und dem russischen Handel bemerkbar.

Unter dem Bahn- und Poststreik hatten alle Interessenten sehr zu leiden: Wochenlang war der Verkehr mit Rußland entweder vollständig abgeschnitten oder auf ein Minimum reduziert, und die Schwierigkeiten des Verkehrs machten sich um so fühlbarer, als dadurch die vor dem Inkrafttreten des neuen Handels-Vertrages zu erwartenden großen Warenlieferungen nicht rechtzeitig in Auftrag gegeben und effektuiert werden konnten, und es zeigte sich später auch, daß in der zweiten Hälfte Januar und im Februar d. Js. nur durch äußerste Anstrengung an allen Grenzpunkten mit besonderen Mehrkosten ein Teil derjenigen Sendungen erledigt werden konnte, die bei ruhiger Entwicklung in viel höherem Maße wohl monatelang den normalen Geschäftsbetrieb wesentlich erhöht hätten.

Der schwankende, sich meistens nach unten bewegende Kurs der russischen Rente ist auch ein gewichtiger Faktor, der zur Schädigung der Branche beigetragen hat, umsomehr als der russische Finanzminister, der trotz des tiefen Standes der Rente dieselbe als Zollkaution mit pari annahm, hierin eine Änderung eintreten ließ, indem er trotz zahlreicher, ihm von den Spediteuren und den verschiedenen Börsenkomitees zugegangener Proteste den Annahmekurs bei den russischen Zollämtern am 15. Januar cr. um 15 % herabsetzte.

Das Speditionsgeschäft im Jahr 1905 hat aber außerdem durch den seit Jahren beklagten, im Vorjahr aber erheblich zugenommenen Übelstand des Waggonmangels auf russischen Bahnen gelitten. Bahn-

seitig übernommene, infolge des Waggonmangels aber nicht verladene Sendungen an Futtermitteln blieben zum Teil 1/2 Jahr aus und trafen in vollkommen verdorbener Beschaffenheit hier ein. Infolgedessen schränkten die hiesigen Importeure ihren Einkauf von Futtermitteln in Rußland sehr ein, die Zufuhren werden daher geringer.

Sehr bedeutend war der Holzverkehr auf der Weichsel. Es passierten im Vorjahr 2285 Traften die Grenze. Die strengen sanitären Vorschriften zur Verhütung einer Einschleppung der Cholera hemmten den Verkehr sehr empfindlich und verursachten den Interessenten bedeutende Kosten, denn sämtliche Strohhütten wurden verbrannt und mußten durch neue ersetzt werden, und für die Untersuchung der Flößer wurden hohe Sanitätsgebühren erhoben.

Auch der Güterverkehr auf der Weichsel war den Sommer über ziemlich lebhaft und im Herbst infolge großer Zuckerverladungen sehr stark. Während im Frühjahr und Sommer an der Uferbahn verhältnismäßig geringe Umladungen erfolgten, zeigten sich dort im Herbst bei stärkerem Verkehr die Gleisanlagen als unzulänglich, was zu bedeutenden Verkehrsstockungen führte. Der geringe Verkehr im Frühjahr und Sommer ist auf die teuren Überführungsgebühren und die ungenügenden Hebekranvorrichtungen (der elektr. Kran trägt nur 750 kg) zurückzuführen.

Der sonstige Umschlagverkehr in Thorn ist sehr gering, da durch Einführung des Stückgut-Staffeltarifs der Sammelverkehr fast ganz aufhörte.

Elektrizitätswerke Thorn.

Dem Jahresbericht der Elektrizitätswerke Thorn für 1905 entnehmen wir folgendes:

„Das Jahr 1905 hat den Erwartungen entsprechend einen sehr befriedigenden Fortschritt gebracht. Auf allen Gebieten unserer Erwerbstätigkeit ist eine Besserung zu verzeichnen, die in der Abgabe von Licht und Kraft so bedeutend war, daß unsere Anlagen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit anlangten.

Der Straßenbahn-Verkehr hat sich sowohl in der Zahl der beförderten Personen als auch in den Einnahmen um 4 % gehoben. Die Gesamteinnahmen, einschließlich der Nebeneinnahmen aus der Reklameverpachtung usw., betrugen 1905: 114 124,89 Mk. gegen 109 460,78 Mk. i. V. Die Mehreinnahme war daher 4664,11 Mk. An diesen Summen ist die Thorner-Linie beteiligt mit 93 459,46 Mk. Einnahmen und 3869,69 Mk. Zuwachs, die Mocker-Linie mit 20 665,43 Mark Einnahmen und 794,42 Mk. Zuwachs. Zum ersten Mal ist auch auf der Mocker-Linie eine Verkehrs-Zunahme zu verzeichnen. Im

übrigen verweisen wir auf die nachstehenden Zahlenangaben, welche über den Verkehr des Jahres Aufschluß geben.

I. Verkehrsnachweis.

Jahr	Motorwagen km	Anhängewagen km	Normalwagen km	Beförderte Personen	Einnahmen*) M
1902	416 387	17 323	433 710	1 063 699	102 452,97
1903	425 285	8 565	433 850	1 041 494	102 956,66
1904	427 342	12 557	439 899	1 079 395	107 926,94
1905	425 872	13 057	438 929	1 123 805	112 723,54

*) nur aus dem Fahrverkehr.

II. Fahrkennachweis.

Jahr	10 Pfg.	20 Pfg.	Ab.-Mark	Schüler	Post	Militär	Extrawg.	Freif.
1902	834503	6 137	170 615	29 336	7 408	9 789	215	5 712
1903	979533	10 236	12 568	22 812	9 411	630	407	5 748
1904	1023435	9 844	26	27 547	11 619	3	1 001	5 749
1905	1066466	11 072	—	32 166	8 377	—	257	5 458

Die Bahnstrecke hat sich im Berichtsjahr nicht verändert. Dagegen sind zwei neue Strecken in Angriff genommen worden, von denen die eine im Frühjahr 1906 eröffnet werden wird. Diese neue Strecke verbindet den Endpunkt der Thorner-Linie an der Ziegelei durch die Ulanenstraße und Mellienstraße mit der Schulstraße zu einer Schleife. Die Thorner-Linie wird hierdurch um 875 m verlängert.

Die zweite Erweiterung ist für die Culmer Chaussee geplant. Für diese Strecke, welche 1,5 km Länge erhalten wird, sind schon zwei neue doppelmotorige Wagen beschafft worden, welche von Helios-Köln ausgerüstet worden sind. Außerdem wurde zur Aufnahme dieser Wagen die Wagenhalle vergrößert, und während des Baues des Culmer Chaussee-Durchbruchs auf dieser Strecke das neue Gleis schon eingebettet. Gegen den Weiterbau dieser Linie haben sich leider nicht vorauszusehende Hindernisse eingestellt, dadurch hervorgerufen, daß mit der Oberpostdirektion eine Einigung wegen der erforderlichen Abänderung der Reichstelegraphen-Leitungen nicht erzielt werden konnte. Wir hoffen, mit Unterstützung des hiesigen Magistrats im Laufe des neuen Jahres den Bau zu vollenden.

Ein drittes Projekt, die Mocker-Linie aus dem Culmer Tor heraus zu nehmen und durch den neuen Walldurchbruch zu legen, hat leider nicht die Billigung der städtischen Körperschaften erhalten.

Im Laufe des Jahres wurde der Beschluß gefaßt, die Oberleitung gänzlich zu erneuern und, unter Beseitigung des Rollenstromabnehmers nach dem System Dickinson, das Schleifbügelsystem einzuführen. Mit dem Umbau konnte erst im November begonnen werden. Diese Maßnahme wird sich in der Zukunft als recht vorteilhaft erweisen. Eine Betriebsunterbrechung ist beim Umbau nicht eingetreten.

Im Licht- und Kraftgeschäft ist ein kräftiger Aufschwung zu verzeichnen. Die Anschluß-Anmeldungen liefen flott ein und gaben unserer Installationsabteilung andauernd reichliche Beschäftigung. Dieser Fortschritt ist um so mehr für die gesunde Weiterentwicklung des Werkes bedeutsam, als das Berichtsjahr nicht hinter dem Vorjahr zurückgeblieben ist, in welchem der Anschlußwert durch die Zurechnung der elektrischen Einrichtung des neuen Stadttheaters sprunghaft in die Höhe ging. Die Zahl der Abnehmer hat sich um 46 % erhöht, und der Anschlußwert ist um 31 % gewachsen. Die an unsere Anschlußnehmer nutzbar abgegebenen Kilowattstunden haben sich um 50 % vermehrt. Diese Zunahme verteilt sich im gleichen Verhältnis auf Licht und Kraft. Auch die Anzahl der angeschlossenen Motore ist wiederum erheblich gestiegen, sie hat sich um 50 % vergrößert, und für das neue Jahr liegen auch wieder mehrere Neuanmeldungen größerer Kraftanlagen vor. Die nachstehenden Zusammenstellungen ergeben das Nähere über die Entwicklung des Licht- und Kraftunternehmens.

III. Betriebsnachweis.

Jahr	Kohlen-Verbrauch		Kilowattstd. erzeugt für		Insgesamt	Davon nutzb. abgegeb. für Licht und Kraft	In Prozent der erzeugten Kilowattstunden
	t	ℳ	Fahrdienst	Licht und Kraft		Kilowattstd.	
1902	1 226,57	22 162,66	259 222	115 517	374 739	71 238	62
1903	1 209,71	17 047,09	252 360	128 430	380 790	93 706	73
1904	1 253,73	17 209,94	255 722	158 094	413 817	129 863	82
1905	1 316,48	18 605,16	264 150	248 693	512 843	192 960	78

IV. Anschlußnachweis.

Jahr	Zähler	Abnehmer		Glühlamp.	Bogenlampen	Motoren	Kilowatt-Wert	
			+				insgeſ.	+
1902	95	87	13 %	2220	66	23	252,1	22 %
1903	140	127	46 %	3000	83	47	331,6	32 %
1904	172	151	19 %	4609	103	76	504,5	51 %
1905	260	220	46 %	6006	123	113	659,0	31 %

V. Stromabgabe.

Jahr	Verkaufte Kilowattstunden für				Mark Einnahmen für		
	Licht	Kraft	öff. Bel.	Zusammen*)	Licht	Kraft	Zusammen
1902	37 710	21 341	1600	60 651	22 775	3 600	26 375
1903	49 490	32 630	1433	83 553	29 827	5 921	35 748
1904	62 128	53 605	1394	117 128	32 037	9 648	41 685
1905	95 164	78 909	1394	175 467	43 740	14 144	57 884

*) Ohne den Eigenverbrauch.

Die maschinellen Einrichtungen des Werks haben sich nicht verändert. Für das Kesselhaus wurde ein selbsttätiger Rauchgasprüfer angeschafft. Für die mit sehr kurzem Riemenzug betriebenen Puffer-Dynamos wurden Riemenspannrollen mit Kugellauf-Lager konstruiert. Infolge der gesteigerten Stromabgabe wurden die Hauptzähler und die Stromabgabe-Amperemeter verstärkt. Das Leitungsnetz ist ebenfalls wieder erweitert worden. Unterirdisch wurden neu angeschlossen: die Coppernicusstraße und Grabenstraße bis zur Reichsbank, kurze Strecken am Neustädtischen Markt und in der Brückenstraße. Am Altstädtischen Markt wurde ein neuer Verteilungskasten eingebaut und auf der Südseite bis zum Artushof Kabel verlegt. In der Neustadt wurde die Albrechtstraße angeschlossen. Oberirdisch wurde eine neue Strecke in Mocker von der Lindenstraße durch die Spritstraße zur Zentral-Molkerei in der Wilhelmstraße, dann in Thorn die Parkstraße und eine Verstärkung der Leitung für die Bromberger-Vorstadt neu verlegt. Die Freileitungs-Holzmasten mußten zum Teil ausgewechselt oder angeschuht werden. Im Installationsgeschäft wurde ein um 47 % größerer Umsatz erzielt. An größeren Anlagen wurden die Zentral-Molkerei und das neue Reichsbankgebäude von uns eingerichtet.

Der Überschuß aus dem Gesamtbetrieb beträgt laut der Gewinn- und Verlustrechnung 81 270,09 Mk. Er hat sich gegen das Vorjahr um $32^1/_2$ % erhöht, d. i. um 19 850,94 Mk.

Wir schlagen die folgende Aufteilung des Überschusses vor:

Überweisung an die Tilgungs-Rücklage	12 500,00 Mk.,
Überweisung an die Erneuerungs-Rücklage	18 000,00 „
An die gesetzliche Rücklage: 81 270,09 Mk.	
abzüglich 30 500,00 „	
5 % von 50 770,09 Mk.	2 538,50 Mk.,
4 % Dividende auf das Aktienkapital von 1 200 000 Mk.	48 000,00 „
Übertrag auf neue Rechnung	231,59 „
Summe wie oben	81 270,09 Mk.

Stadtbahn Briesen.

Nachstehende Daten über den Betrieb der Stadtbahn Briesen entnehmen wir dem Verwaltungsbericht des Kreisausschusses zu Briesen:

„Die am 1. April 1898 dem öffentlichen Verkehr übergebene Stadtbahn Briesen hat sich in ihrem 7. Betriebsjahr ganz besonders günstig entwickelt.

In der Betriebsführung selbst ist in dem Geschäftsjahr 1904/05 eine Änderung nicht eingetreten. Der Verkehr ist aber erheblich gestiegen und vollzieht sich auch weiter in fortgesetzter Steigerung, und wenn auch bis jetzt die Betriebsmittel und Bahnhofsanlagen genügt haben, so wird doch in einiger Zeit auf eine Erweiterung der letzteren, namentlich der Ladegleise Bedacht genommen werden müssen.

An Einnahmen sind im Berichtsjahr erzielt:

a) im Personenverkehr	17 032,10 Mk.
b) im Güterverkehr	24 718,10 „
c) an sonstigen Einnahmen	706,31 „
zusammen	42 456,51 Mk.
diesen Einnahmen steht eine Gesamtausgabe an Betriebskosten gegenüber von	22 759,18 Mk.
so daß ein Überschuß verbleibt von . .	19 697,33 Mk.
Im Jahre 1904 betrugen die Einnahmen	36 542,56 Mk.
Die Ausgaben	22 748,52 „
der Überschuß also	13 794,04 Mk.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr setzen sich wie folgt zusammen:

Monat	Beförderte Personen: Einfache II. Kl. – Anzahl der Personen	Einfache II. Kl. – Einnahme M	₰	Einfache III. Kl. – Anzahl der Personen	Einfache III. Kl. – Einnahme M	₰	Zeitkarten II. Klasse – Anzahl der Personen	Zeitkarten II. Klasse – Einnahme M	₰	Zeitkarten III. Klasse – Anzahl der Personen	Zeitkarten III. Klasse – Einnahme M	₰	Militärfahrsch – Anzahl der Personen	Militärfahrsch – Einnahme M	₰	Summe der beförderten Personen	Summe der Einnahmen M	₰	Hunde – Anzahl	Hunde – Einnahme M	₰	Gepäck – Anzahl	Gepäck – Einnahme M	₰	Summa M	₰
1904 April	631	189	30	5549	1109	80	240	18	—	711	34	80	263	26	30	7394	1378	20	2	—	20	639	63	90	1442	30
Mai	618	185	40	5749	1149	80	120	9	—	673	28	40	255	25	50	7415	1398	10	13	1	30	732	73	20	1472	60
Juni	584	175	20	5592	1118	40	—	—	—	532	21	60	270	27	—	6978	1342	20	10	1	—	799	79	90	1423	10
Juli	713	213	90	5910	1182	—	120	9	—	360	13	50	340	34	—	7443	1452	40	15	1	50	708	70	80	1524	70
August	533	159	90	5302	1060	40	60	4	50	1180	53	80	196	19	60	7271	1298	20	16	1	60	646	64	60	1364	40
Sept.	528	158	40	5568	1113	60	60	4	50	360	12	—	132	13	20	6648	1301	70	13	1	30	619	61	90	1364	90
Oktob.	669	200	70	6061	1212	20	60	4	50	1290	59	90	188	18	80	8268	1496	10	12	1	20	897	89	70	1587	—
Novb.	554	166	20	5655	1131	—	60	4	50	786	37	80	184	18	40	7239	1357	90	5	—	50	746	74	60	1433	—
Dez.	525	157	50	5215	1043	—	60	4	50	380	17	10	266	26	60	6446	1248	70	11	1	10	483	48	30	1298	10
1905 Jan.	658	197	40	4888	977	60	180	13	50	1756	82	70	176	17	60	7658	1288	80	4	—	40	666	66	60	1355	80
Febr.	638	191	40	4855	971	—	60	4	50	836	31	—	164	16	40	6553	1214	30	3	—	30	616	61	60	1276	20
März	813	243	90	5502	1100	40	240	18	—	720	36	—	216	21	60	7491	1419	90	9	—	90	692	69	20	1490	—
Summa	7464	2239	20	65 846	13 169	20	1260	94	50	9584	428	60	2650	265	—	86 804	16 196	50	113	7	30	8243	824	30	17 032	10

An Gütern sind befördert:

Monat	Direkter Versand Stückgut	Direkter Versand Wagenladungen	Direkter Empfang Stückgut	Direkter Empfang Wagenladungen
	To.		To.	
1904 April	37	877	118	2165
Mai	39	684	133	2593
Juni	45	656	135	2325
Juli	36	452	156	3129
August	35	823	150	3476
September	59	393	164	3643
Oktober	48	470	165	2702
November	43	1557	161	2731
Dezember	43	1364	105	2405
1905 Januar	34	1045	103	2761
Februar	32	1297	116	2962
März	48	1214	185	3055
Summa	499	10832	1691	33947

Gesamt-Verkehr: Direkter Versand 11 331 To.
„ Empfang 35 638 „

Summa 46 969 To.

Die

Die beförderten Güter setzen sich in Tonnen wie folgt zusammen:

Monat		Befördert wurden ausschl. Dienstgut			Zahl der zurückgelegten Tonnen Kilometer	Beförderte Massengüter									
		Eil- und Fracht-Stückgut	Wagenladungsgüter inkl. Leichen- und Fahrzeuge	Insgesamt		Düngemittel	Getreide	Futtermittel	Kartoffeln	Steine	Holz	Kohlen	Zement u. Kalk	Rüben	Schnitzel
1904	April	155	3042	3197		102	203	242	101	15	909	574	42	—	—
	Mai	172	3277	3449		—	493	482	64	62	786	558	56	—	—
	Juni	180	2981	3161		10	185	492	75	17	771	703	111	—	—
	Juli	192	3581	3773		128	286	569	—	380	792	783	122	—	—
	August	185	4299	4484		160	531	285	—	369	298	1153	111	—	—
	September	223	4036	4259		220	860	477	—	1399	242	918	78	—	—
	Oktober	213	3172	3385		—	757	411	198	631	511	1003	121	168	—
	November	204	4289	4493		—	602	292	330	749	338	926	46	285	185
	Dezember	148	3768	3916		131	521	455	137	234	316	1031	10	70	255
1905	Januar	137	3806	3943		100	693	507	—	58	848	1362	154	—	—
	Februar	148	4259	4407		135	460	406	15	627	1173	915	36	—	—
	März	233	4269	4502		229	404	306	17	466	954	652	78	—	—
	Zusammen	2190	44779	46969	× 3,280 = 154 058,320	1215	6005	4924	937	5007	7938	10578	965	523	440

Die Einnahme aus dem Güterverkehr setzt sich, wie folgt, zusammen:

Monat		Einnahmen im Güterverkehr									
		Eil- und Stückgut		Wagenladungen		Fracht für Postgut		Sonstige Einnahmen		Summe	
		M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf	M	Pf
1904	April	430	80	1206	60	—	—	38	80	1676	20
	Mai	451	95	1259	30	—	—	43	40	1754	65
	Juni	448	45	1189	05	81	50	49	20	1768	20
	Juli	483	90	1456	20	—	—	32	65	1972	75
	August	456	45	1756	95	—	—	30	20	2243	60
	September	565	70	1931	85	81	50	23	30	2602	35
	Oktober	531	40	1733	—	—	—	48	—	2312	40
	November	524	25	1635	45	—	—	50	60	2210	30
	Dezember	419	60	1405	10	81	25	22	20	1928	15
1905	Januar	361	95	1397	20	—	—	43	90	1803	05
	Februar	415	95	1597	60	—	—	42	35	2055	90
	März	630	10	1605	60	81	25	52	10	2369	05
	Zusammen	5720	50	18173	90	325	50	476	70	24696	60

A. Die Abrechnung mit der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft über die Einnahmen und Ausgaben der Stadtbahn Briesen für das Berichtsjahr gestaltet sich wie folgt:

Die Einnahmen betrugen . . . . 42 456,51 Mk.
Die Ausgaben betrugen . . . . 22 759,18 „

Mithin Überschuß 19697,33 Mk.

Hiervon ab:

a) der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft für die Betriebsleitung 10 % . . . . . 1969,73 Mk.

b) zum Erneuerungsfonds laut Regulativ . . . . 2043,60 „

c) für Auslagen aus dem Erneuerungsfonds . . . . 179,31 „

d) für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals $3^1/_2 + {}^1/_2$ % = 4 % von 198 000 Mk. = 7920,00 Mk. 12 112,64 Mk.

Mithin bleiben verfügbar 7584,69 Mk.

Von dieser Summe erhält der Kreis für das zurückgezahlte Kapital von 43 173,32 Mk. vertraglich 4 % Zins- und Tilgungsquote mit . . . . 1 726,76 Mk.

bleiben 5 857,93 Mk.

Davon stehen zu:

a) der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft $^5/_{12}$ = . . . 2 440,73 Mk.

b) dem Kreise Briesen $^7/_{12}$ = 3 417,03 „

Wie vor 5 857,76 Mk.

B. Dem Staate gegenüber, welcher dem Kreise zu dem Bau der Stadtbahn eine Staatsbeihilfe von 49 500 Mk. = $^1/_4$ des ursprünglichen Anlagekapitals von 198 000 Mk. gewährt hat und hierfür vertragsmäßig einen Anteil an den Überschüssen erhält, stellt sich die Abrechnung wie folgt:

a) Einnahme wie vor . . . . 42 456,51 Mk.

b) Ausgabe wie vor . . . . 22 759,18 „

Überschuß 19 697,33 Mk.

Hiervon ab:

a) 10 % der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft . . 1969,73 Mk.

b) zum Erneuerungsfonds laut Regulativ . . . . . . 2043,60 Mk. 4 013,33 Mk.

bleiben 15 684,00 Mk.

Dieser Überschuß ist erzielt worden von einem Anlagekapital von 241 173,32 Mark.

Von dem Gewinnüberschuß von 15 684,00 Mk. entfallen:

a) auf das ursprüngliche Anlagekapital von . . . 198 000,00 Mk. = 12 876,35 Mk.

b) auf das weitere Anlagekapital von . . . . 43 173,32 Mk. = 2 807,65 Mk.

Wie vor 241 173,32 Mk. = 15 684,00 Mk.

Da der Staat sich nur mit einem Viertel des Anlagekapitals von 198 000 Mark beteiligt hat, so erhält derselbe vertraglich $^1/_4$ von . . . . 12 876,35 Mk.

= 3 219,09 „

Mithin bleiben 9 657,26 Mk.

Hiervon ab:

Die Verzinsung pp. des Anlagekapitals von . . . . . 198 000,00 Mk.
nach Abzug der Staatsbeihilfe von . . . . 49 500,00 Mk.

148 500,00 Mk.

zu 4 % = ... 5 940,00 Mk.

bleiben 3 717,26 Mk.

Hiervon ab:

$^1/_2$ der Betriebsführerin mit . . . . . . 1 858,63 Mk.

bleiben 1 858,63 Mk.

Hiervon erhält wiederum der Staat $^1/_4$ = . 464,66 Mk.
während der Rest dem Kreise zufällt mit . . 1 393,97 Mk.
Der Staat erhält sonach . . 3 219,09 Mk.
\+ 464,66 Mk.

zusammen 3 683,75 Mk.

Zur Deckung vorstehenden Betrages von . . . 3 683,75 Mk.
stehen dem Kreise zur Verfügung:

a) die Zinsen usw. von 43 173,32 Mk. zu 4 % = 1 726,93 Mk.
b) der Überschuß aus der Abrechnung mit der O. E.-G. 3 417,03 Mk.
c) die Zinsen von dem Rest des Staatszuschusses mit 5690,40 Mk. angelegt bei der Kreissparkasse zu $3^1/_2$ % . 198,80 Mk. 5 342,76 Mk.

Mithin bleibt Gewinn des Kreises 1 659,01 Mk.

Der Erneuerungsfonds hat zurzeit erreicht eine Höhe von . . . . 10 377,07 Mk.

Kleinbahn Culmsee—Melno.

Aus dem Geschäftsbericht der Kleinbahn Culmsee—Melno für das Rechnungsjahr 1. Juli 1904 bis 30. Juni 1905 ist folgendes zu ersehen:

I. Verwaltung.

Am 22. Oktober 1904 fand eine ordentliche General-Versammlung statt. Dieselbe genehmigte für das Geschäftsjahr 1903/04 die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung und nahm statutengemäß eine Neuwahl des Aufsichtsrats vor.

Es wurden in den Aufsichtsrat neu- bezw. wiedergewählt.

1. Herr Geheimer Regierungsrat von Conrad-Graudenz als Vorsitzender
2. „ Landrat Volckart-Briesen als stellvertretender Vorsitzender
3. „ Landeshauptmann Hinze-Danzig
4. „ Reg.-Assessor Dr. Axel v. Rappard-Marienwerder
5. „ Landrat Höne-Culm
6. „ Landrat Dr. Meister-Thorn
7. „ Regierungsbaumeister Reh-Berlin
8. „ Oberbürgermeister Dr. Kersten-Thorn
9. „ Erster Bürgermeister Kühnast-Graudenz

(3.–9.) als Mitglieder.

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr 3 Sitzungen abgehalten und zwar am 14. Juli 1904 in Danzig, am 10. September und 22. Oktober 1904 in Culmsee. Außerdem fand eine Sitzung bezw. Streckenbereisung der Betriebskommission am 25. Mai 1905 statt.

Im Vorstande ist ein Wechsel nicht eingetreten.

II. Bauausführung.

Das Personengleis am Bahnhof Culmsee wurde verlängert, wodurch für die Fahrgäste ein bequemer Übergang von und nach dem Staatsbahnhof geschaffen worden ist. Außerdem wurden die Gleisanlagen der Haltestellen Bildschön nnd Hermannsdorf den Verkehrsbedürfnissen entsprechend erweitert.

III. Betrieb.

Der Personenverkehr hat eine erhebliche Steigerung aufzuweisen, indem befördert wurden 72 831 Personen gegen 58 832 im Vorjahr. Der Güterverkehr dagegen hat gegen das Vorjahr einen Ausfall erlitten. Es wurden befördert 84 542 To. gegen 85 744 To. im Vorjahr.

Die Einnahmen betrugen 130 110,01 Mk. gegen 134 631,84 Mk. im Vorjahr.

Die Ausgaben betrugen 93 212,97 Mk. gegen 94 356,07 Mk. im Vorjahr.

Die Ausgaben sind hinter den vorjährigen um ca. 1100 Mk. zurückgeblieben. Es haben die Kosten für die Bahnunterhaltung herabgemindert werden können, weil der Bahnkörper, besonders die Dämme, von Jahr zu Jahr eine festere Lage annehmen.

Um die Betriebsausgaben für die Folge weiter herabzumindern, soll eine neue vierte Maschine beschafft werden, weil bisher durch die Anmietung einer Maschine und die große Inanspruchnahme der eigenen Maschinen erhebliche Kosten entstanden.

Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft Thorn-Leibitsch.

Über das dritte Geschäftsjahr (1. Juli 1904 bis 30. Juni 1905) der Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft Thorn-Leibitsch ist folgender Verwaltungsbericht veröffentlicht worden:

Am 10. Dezember 1904 hat eine Sitzung des Aufsichtsrats und die Generalversammlung stattgefunden.

An Stelle des ausgeschiedenen Mitglieds des Aufsichtsrats Herrn Regierungsassessors von Halem — jetzt Landrat in Schwetz — wurde Herr Regierungsassessor von Rappard-Marienwerder gewählt.

Durch Losung schieden aus dem Aufsichtsrat aus:

Herr Landrat Dr. Meister,
„ Regierungsassessor von Rappard,
„ Stadtrat Kriwes.

Dieselben wurden einstimmig wiedergewählt.

Die Generalversammlung hat am 10. Dezember 1904 dem Vorstand und dem Aufsichtsrat unter Festsetzung einer Dividende von $3^1/_2$ % für das am 30. Juni 1904 abgelaufene Geschäftsjahr Entlastung erteilt.

Die Auszahlung der Dividende mit 16 660 Mark ist erfolgt.

Zu den Beschlüssen des Aufsichtsrats vom 10. Dezember 1904 ist zu bemerken:

1. Die Angelegenheit bezüglich des gegen die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft zu Königsberg erhobenen Anspruchs wegen Erstattung der Kosten für Kies ist noch nicht zur Erledigung gekommen. Die Sache liegt zur nochmaligen Prüfung dem Aufsichtsrat vor.
2. Die Königliche Eisenbahndirektion hat für Rechnung der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft für den Lokomotivschuppen in Leibitsch eine Wasserkufe und eine Karrenauswaschspritze angeschafft und nunmehr von der Herstellung eines hochgelegenen gegen Frost geschützten Wasserbehälters abgesehen.
3. Im Interesse der Verwaltung und der Erhaltung des Bahneigentums ist unter Zugrundelegung der Schlußvermessung ein vollständiger Plan der ganzen Bahnstrecke in 5 Abzeichnungen hergestellt worden. Beschluß des Aufsichtsrats vom 10. Dezember 1904.

   Die Kosten hierfür betragen 442 Mark, bewilligt waren 600 Mark.
4. Dem Beschluß des Aufsichtsrats entsprechend, wird der Rest des Baugeldes mit den aufgelaufenen Zinsen in der Bilanz wie folgt nachgewiesen:

Aktiva	6. Kautionskonto	5 317,72 Mark
	das Sparkassenbuch Nr. 5104 der Sparkasse des Landkreises Thorn ist bei der Königlichen Regierungshauptkasse hinterlegt.	
	7. Effektenkonto	
	23 000 Mark $3^1/_2$ % Westpreußische Pfandbriefe	22 797,80 „
	zusammen	28 115,52 Mark

Dieser Betrag, die aufkommenden Zinsen und etwaige Zuschreibungen sollen zur Deckung der Kosten für den späteren Umbau der Bahnhofsanlagen in Mocker Verwendung finden.

5. Die von den Kreisen Land und Stadt Thorn für den Erwerb des Grund und Bodens für die Kleinbahn Thorn—Leibitsch aufgewendeten Kosten betragen bis jetzt . . . . 38 510,01 Mark
hierzu der Wert der unentgeltlich überwiesenen Flächen von 3,08,41 ha nach dem Durchschnittssatze von 300 Mark für 25 ar berechnet . . . . . 3 700,92 „
zusammen 42 210,93 Mark

Der Betrag erscheint in der Bilanz. Nach endgültiger Abrechnung des Grunderwerbs wird sich der Betrag noch um einige hundert Mark erhöhen.

Nach der von der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg vorgelegten Betriebsrechnung für die Zeit vom 1. Juli 1904 bis 30. Juni 1905, deren Prüfung nach den vorgelegten Belegen und den abgeschlossenen Verträgen stattgefunden hat, betragen

die Einnahmen

a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr . .	7 643,32 Mark
b) aus dem Güterverkehr	40 040,80 „
c) sonstige Einnahmen	1 456,94 „
zusammen	49 141,06 Mark

die Ausgaben:

a) an die Staatsbahnverwaltung .	19 710,68 Mark	
b) sonstige Unkosten	3 303,35 „	
c) zum Reservefonds	1 406,28 „	
d) zum Erneuerungsfonds . . .	2 954,37 „	
e) zum Spezialreservefonds . .	115,77 „	
		27 490,45 Mark
	bleiben	21 650,61 Mark

hierzu kommen:

Vortrag aus dem Vorjahre	1 054,72	„
Zinsen	943,85	„
Überschuß	23 649,18	Mark.

Es wird vorgeschlagen:

1. eine Dividende von $4\frac{1}{2}$ % = 21 420 Mark zu gewähren,
2. den Betrag von 1000 Mark dem Fonds für den demnächstigen Umbau der Bahnhofsanlagen zu Mocker zuzuschreiben,
3. den Betrag von 1229,18 Mark für das Geschäftsjahr 1905/06 vorzutragen.

Statistik.

Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß war im Jahre 1905
vom 1. Januar bis 9. Januar:
5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,
vom 10. Januar bis 13. Februar:
4 % für Wechsel, 5% für Lombard-Darlehne,
vom 14. Februar bis 24. Februar:
$3^1/_2$ % für Wechsel, $4^1/_2$ % für Lombard-Darlehne,
vom 25. Februar bis 10. September:
3 % für Wechsel, 4 % für Lombard-Darlehne,
vom 11. September bis 2. Oktober:
4 % für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,
vom 3. Oktober bis 3. November:
5 % für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,
vom 4. November bis 10. Dezember:
$5^1/_2$ % für Wechsel, $6^1/_2$ % für Lombard-Darlehne,
11. Dezember bis 31. Dezember:
6 % für Wechsel, 7 % für Lombard-Darlehne,
im Durchschnitt des ganzen Jahres 3,817 % für Wechsel und 4,817 % für Lombard-Darlehne gegen 4,222 % und 5,222 % im Vorjahr.

Die Gesamt-Umsätze bei der Reichsbank haben im Jahre 1905 betragen:

bei der Reichshauptbank	96 307 071 100	Mk.
bei den Reichsbankanstalten	154 959 982 200	„
zusammen	251 267 053 300	Mk.

gegen 221 589 600 900 Mk. im Jahre vorher.

Der Abschluß der Thorner Reichsbankstelle (mit den Unteranstalten Culm, Culmsee, Gollub und Lautenburg) weist nach:

	1904:	1905:
Giro-Verkehr Einnahme . . .	138 720 687 Mk.	155 623 508 Mk.
„ „ Ausgabe . . .	138 819 716 „	155 518 129 „
Giro-Übertragungen Zugang .	52 533 303 „	57 992 333 „
„ „ Abgang .	46 860 740 „	52 420 597 „
Platzwechsel Zugang	26 187 371 „	28 025 418 „
„ Abgang	26 146 322 „	27 367 074 „
Versandwechsel	6 621 534 „	6 605 530 „
Einzugswechsel Zugang	13 876 074 „	13 282 777 „
„ Abgang . . .	14 134 138 „	13 131 263 „
Lombard-Darlehne ausgeliehen	3 790 900 „	5 167 500 „
„ „ zurückgezahlt	3 828 900 „	5 070 400 „

Der gesamte Geschäftsumsatz der Reichsbankstelle betrug 401 036 900 Mk. gegen 362 031 400 Mk. im Jahre 1904.

Norddeutsche Creditanstalt. Aktienkapital 12 500 000 Mark (10 000 000), Umsatz 1 967 234 248 Mk. (1 490 951 710). Der Bruttogewinn betrug 2 153 040 Mk. (1 625 809). Der Reingewinn 1 363 634 Mk. (926 015) und die Dividende 7 % (6½ %).

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210 000 Mk. Die Reserven betrugen Ende 1905: 39 730 Mk. (36 003), Wechsel wurden angekauft im Betrage von 2 341 949 Mk. (2 460 132). An Depositen wurden eingezahlt 630 436 Mark (537 306). Am Schluß des Jahres betrug der Depositenbestand 520 009 Mk. (441 122), der Wechselbestand 482 588 Mk. (537 585). Dividende 9% (8 %).

Vorschuß-Verein zu Thorn, e. G. m. u. H. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2 850 085 Mk. Reingewinn 11 932 Mk. Mitglieder-Guthaben 299 653 Mk. Dividende 6 %. Reservefonds 102 258 Mk. Spezial-Reservefonds 33 505 Mk. Zahl der Mitglieder 786.

Vorschuß-Verein zu Culmsee, e. G. m. u. H. Angekaufte Wechsel im Betrage von 1 415 805 Mk., eingezahlte Depositen 108 262 Mk. Mitglieder-Guthaben Ende 1905: 59 683 Mk. Mitglieder 302. Reingewinn 5 962 Mk.

Vorschuß-Verein zu Briesen, e. G. m. u. H. Angekaufte Wechsel im Betrage von 3 359 711 Mk., eingezahlte Depositen 288 933 Mk. Guthaben der Mitglieder Ende 1905: 194 579 Mk. Reservefonds 30 768 Mk., Spezial-Resevefonds 7 857 Mk. Mitgliederzahl am Ende des Jahres 506. Dividende 6 %.

Volksbank zu Schönsee, e. G. m. u. H. Mitgliederanteile 19 659 Mk. Depositenbestand 316 547 Mk. Wechselbestand 235 494 Mk. Reinertrag 2 541 Mk. Dividende 10 %.

Spar- und Vorschuß-Verein zu Strasburg Westpr., e. G. m. u. H. Depositenbestand 284 710 Mk. Wechselbestand 371 176 Mark. Mitglieder-Guthaben 47 414 Mk. Gewinn 7 741 Mk. Mitgliederbestand Ende 1905: 330.

Vorschuß-Verein zu Neumark, e. G. m. u. H. Umsatz 32 542 812 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 2 520 882 Mark. Guthaben der Mitglieder 475 121 Mk. Reservefonds 139 243 Mark. Reingewinn 40 584 Mk. Dividende 6 %. Mitgliederzahl Ende 1905: 531.

Sparkassen im Jahre 1905.

Städtische Sparkassen zu	Eingezahlte Spareinlagen 1905 ℳ	Zurückgezahlte Spareinlagen 1905 ℳ	Bestand der Einlagen Ende 1905 ℳ	Zahl der Sparkassenbücher Ende 1905
Thorn	2 262 794,—	1 964 343,—	5 853 201,—	10 391
Culm	576 042,—	540 075,—	652 006,—	1 056
Briesen	599 061,—	614 142,—	1 409 322,—	1 808
Kreis-Sparkassen zu				
Thorn	1 227 086,—	1 063 175,—	1 882 885,—	4 404
Culm	1 911 184,—	1 671 728,—	3 954 956,—	5 410
Briesen	884 986,—	750 894,—	1 810 571,—	2 258
Strasburg	790 221,—	555 621,—	2 588 032,—	3 205

Nachweisung

über den Umfang des Telegrammverkehrs bei den in den Kreisen Thorn Stadt und Land, Culm, Briesen, Strasburg und Löbau gelegenen Post- und Telegraphenanstalten.

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Postämter I.		
Briesen (Westpr.)	8308	7674
Culm	9127	8861
Culmsee	7292	7307
Strasburg (Wpr.)	6850	6292
Thorn 2 (Bahnhof)	10441	3982
Thorn 3 (Zweigstelle)	3987	—
Thorn (Schießplatz)	1198	942
Postämter II.		
Goßlershausen (Wpr.)	3514	1946
Lautenburg (Wpr.)	3856	3442
Löbau (Wpr.)	4128	3259
Neumark (Wpr.)	4135	4183
Postämter III.		
Bischofswerder (Wpr.) 2	573	169
Damerau (Kr. Culm)	641	471
Gollub	2741	2452
Gorzno	435	451
Gottersfeld (Kr. Culm)	420	322
Hohenkirch (Wpr.)	487	586
Konojad (Wpr.)	445	337
Kornatowo (Kr. Culm)	1110	865
Leibitsch	413	516
Mocker (Wpr.)	1231	2232
Montowo (Kr. Löbau)	880	579
Naymowo	291	455
Ottlotschin	2874	691
Podgorz	3480	5315
Schönsee (Wpr.) 1	2106	1920
Schönsee (Wpr.) 2	998	478
Tauer (Wpr.)	605	623
Unislaw (Kr. Culm)	846	680
Telegraphenämter I.		
Thorn	60031	61067
Postagenturen.		
Blotto (Kr. Culm)	70	272
Bobrau	73	148
Brattian	105	85
Kolonie Brinsk	103	101
Czichen (Bz. Danzig)	75	80
Dembowalonka	223	320
Deutsch-Brzozie	81	152
Elgiszewo	36	59
Falkenstein (Kr. Culm)	64	108
Forsthausen (Wpr.)	103	79
Gelens	215	210
Großkruschin	194	268
Großradowisk	119	259
Gramtschen (Wpr.)	198	210
Heimsoot (Kr. Thorn)	403	544
Hermansruhe (Kr. Strasburg Wpr.)	114	147
Hofleben (Kr. Briesen Wpr.)	211	284
Kamlarken	65	46
Kauernik	168	219
Kielpin (Kr. Löbau Wpr.)	91	141
Kleinczyste	291	291
Kleintrebis	490	424
Kgl. Neudorf (Wpr.)	161	262
Kokotzko	243	340
Lipnitza (Bz. Danzig)	183	354
Lippinken	125	179
Lissewo	400	527
Lonkorsz	331	465
Lulkau	273	289
Malken (Wpr.)	108	185
Marienfelde (Bz. Dzg.)	115	176
Mroczno (Wpr.)	152	221
Nawra (Kr. Thorn)	222	264
Neuhof (Bz. Danzig)	97	201
Neuzielun	328	454
Niezywienc	137	120

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Ostaszewo (Kr. Thorn)	372	438
Ostaszewo (Kr. Löbau)	56	133
Osterbitz (Kr. Briesen)	157	201
Ostrowitt (Kr. Löbau)	410	469
Pensau (Kr. Thorn)	293	262
Pfeilsdorf (Culmerland)	350	442
Plutowo (Kr. Culm)	216	122
Podwitz (Kr. Culm)	113	194
Pokrzydowo	187	159
Polnisch-Brzozie	148	195
Radosk	396	412
Rentschkau	281	472
Rheinsberg (Kr. Briesen Wpr.)	232	404
Rosenthal (Bz. Danzig)	151	397
Roßgarten	158	255
Rumian	179	260
Scharnese	110	139
Schillno (Kr. Thorn)	215	200
Schöneich (Wpr.)	92	116
Schönwalde (Kr. Thorn)	70	117
Schwarzenau (Wpr.)	286	378
Schwirsen (Wpr.)	248	507
Siemon	141	268
Skarlin	115	229
Stephansdorf (Wpr.)	107	276
Swierzynko	117	121
Szczuka	171	401
Thornisch Papau (Wpr.)	160	172
Watterowo	127	140
Weißenburg (Wpr.)	315	190
Wroßk	289	362
Wroßlawken (Kr. Thorn)	379	630
Zajonskowo	108	76
Zbiczno	80	118
Zielen (Kr. Briesen Wpr.)	104	188
Zlotterie (Kr. Thorn)	89	119
Posthilfstellen mit Telegraphenbetrieb.		
Bahrendorf	75	105

Name der Anstalt	Telegramme aufgegeben St.	Telegramme angekommen St.
Blandau	87	103
Brosowo	41	96
Colmansfeld	3	4
Dombrowken (Bz. Dzg.)	61	53
Goral	34	61
Griebenau	36	51
Groß Lunau	62	137
Groß Orsichau	53	89
Groß Plowenz	156	269
Groß Wallitz	39	59
Hoheneck	121	112
Kalduneck	15	27
Kaldus	42	83
Kazanitz	42	46
Kiewo	53	46
Neugut	42	126
Nußdorf (Wpr.)	30	54
Rybno	78	175
Schönsee (Kr. Kulm)	19	45
Siegfriedsdorf	32	132
Villisaß	22	57
Wawerwitz	68	207
Telegraphenhilfstellen.		
Försterei Adl. Brinsk*)	4	4
„ Eichhorst*)	—	—
„ Grünheide*)	3	2
„ Heydekrug*)	3	4
„ Kienheide*)	3	2
„ Klonowo*)	3	4
Oberförsterei Lautenburg (Wpr.)*)	5	5
Försterei Rehberg*)	—	—
„ Rudak	14	48
Sarnau	41	185
Schlossau (Kr. Strasburg Wpr.)	106	119
Steiuau (Kr. Thorn)	30	55

*) am 4. 11. 1905 eröffnet.

Verkehr bei den hauptsächlichen Postämtern des Handelskammerbezirks.

Postamt	Briefsendungen		Pakete ohne Wertangabe		Pakete mit Wertangabe				Briefe und Kästchen mit Wertangabe				Nachnahme-Pakete	
					Eingegangen		Aufgegeben		Eingegangen		Aufgegeben			
	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	St.	Wertbetr. M	St.	Wertbetr. M	St.	Wertbetr. M	St.	Wertbetr. M	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.
Thorn 1	5986188	4558502	312144	147431	4309	—	1551	—	11073	—	6840	—	40128*)	—
Thorn 2	285064	419172	40811	14053	128	—	55	—	214	—	227	—	576	960
Mocker	255424	213564	10391	4842	69	20700	33	52800	335	670000	163	183375	1600	104
Podgorz	450360	180960	9407	6863	280	706960	14	96500	1221	6050730	632	760350	604	820
Culmsee	771292	573824	43826	21660	315	—	289	—	1231	—	2185	—	4600	—
Culm	902850	695604	68372	34616	397	1368588	285	5615400	2029	2591212	1571	1813292	12959*)	—
Briesen	612984	531908	49497	24502	304	—	217	—	1908	—	2857	—	13522*)	—
Gollub	438516	369512	25134	12106	163	120400	251	340200	1139	1609885	1261	1820600	6412*)	—
Neumark	391768	328259	30981	15362	225	—	176	—	1189	—	1832	—	8245*)	—
Löbau	318136	345644	31522	17271	101	—	139	—	976	—	1285	—	8172*)	—
Strasburg	851344	824382	58021	30673	413	78400	430	—	2018	4942132	2361	—	4132	988
Lautenburg	246610	246168	23004	11113	170	79400	194	428609	1263	2327897	1459	2712548	2094	176

*) Nachnahmepakete und Nachnahmebriefsendungen.

Postamt	Nachnahme-Briefsendungen		Nachnahme-Betrag		Postaufträge Eingegangen		Postanweisungen				Zeitungsnummern		Mit der Post abgereiste Personen
							Eingezahlte		Ausgezahlte				
	Eingeg. St.	Aufgegeb. St.	Eingeg. M	Aufgegeb. M	St.	Wertbetr. M	St.	Wertbetr. M	St.	Wertbetr. M	Eingeg.	Abgesandt	
Thorn 1	—	—	—	—	4536	—	174319	11130091	171353	9434144	1047306	2977928	—
Thorn 2	1626	120	—	—	136	—	15153	645945	22038	530730	117000	—	—
Mocker	2800	728	93288	5096	302	42172	9500	346471	11453	392966	50284	—	—
Podgorz	1902	280	502070	76320	179	69210	8486	505455	6776	399576	12720	9250	—
Culmsee	6274	—	—	—	1221	—	47385	3234427	26490	1044113	406116	9317	—
Culm	—	—	—	—	1415	—	60812	—	43985	—	563108	151216	1094
Briesen	—	—	—	—	2072	—	49273	3740518	23857	1627115	366444	100380	—
Gollub	—	—	151710	—	747	113920	20083	1291639	10863	630051	124176	—	—
Neumark	—	—	—	—	1135	—	33721	2405343	17350	1079201	177398	64662	—
Löbau	—	—	—	—	1413	—	32454	2496720	22549	773108	220662	12090	—
Strasburg	12220	13572	388856	61828	2227	503046	53412	4049625	34579	1476018	398450	48830	—
Lautenburg	4029	2607	186730	15760	758	147563	26275	1994615	12211	825052	168948	8072	52

Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1905 haben Thorn passiert:

1. Von Rußland stromab:

640	beladene Kähne	gegen	509	im	Vorjahre.
54	leere Kähne	„	82	„	„
10	beladene Güterdampfer	„	9	„	„
104	Schleppdampfer	„	121	„	„
—	Personendampfer	„	1	„	„
2290	Holztraften	„	1499	„	„

2. Nach Rußland stromauf:

406	beladene Kähne	gegen	374	im	Vorjahre.
143	leere Kähne	„	123	„	„
7	beladene Güterdampfer	„	12	„	„
2	leere Güterdampfer	„	—	„	„
86	Schleppdampfer	„	102	„	„
3	Personendampfer	„	3	„	„

3. Aus dem Inlande stromab:

197	beladene Kähne	gegen	197	im	Vorjahre.
103	leere Kähne	„	150	„	„
147	beladene Güterdampfer	„	96	„	„
24	leere Güterdampfer	„	13	„	„
36	Schleppdampfer	„	33	„	„
7	Holztraften	„	15	„	„

4. Aus dem Inlande stromauf:

150	beladene Kähne	gegen	137	im	Vorjahre.
54	leere Kähne	„	53	„	„
180	beladene Güterdampfer	„	102	„	„
3	leere Güterdampfer	„	5	„	„
33	Schleppdampfer	„	32	„	„
4659	Wasserfahrzeuge inkl. Holztraften .	gegen	3668	im	Vorjahre.

Von Wasserfahrzeugen sind in Thorn

1. ganz befrachtet stromab:

mit Zucker	55	Kähne	7	Dampfer.
„ Zucker und Mehl	5	„	—	„
„ Roggen	3	„	1	„
„ Weizen	3	„	—	„
„ Roggen und Weizen	1	„	—	„
„ Gerste	9	„	1	„
„ Gerste, Roggen und Weizen	1	„	—	„
„ Gerste und Zucker	1	„	—	„
„ Mehl, Zucker und Kartoffelmehl	1	„	—	„
„ Melasse	2	„	—	„
„ Mehl und Kartoffelmehl	3	„	—	„
„ Mehl	20	„	8	„
„ Kartoffelmehl	4	„	—	„
„ Hafer und Erbsen	1	„	—	„
„ Wein und Mehl	1	„	1	„
„ Mehl und Faßdauben	1	„	—	„
„ Erbsen	1	„	—	„
„ Hafer und Gerste	2	„	—	„
„ Ölkuchen	1	„	—	„
„ Rundstämme	3	„	—	„
„ Branntwein und Eisen	1	„	—	„
„ altes Eisen	3	„	—	„
„ Kies	25	„	—	„
„ Feld- und Rundsteine	13	„	—	„
„ Ziegelsteine	1	„	—	„
„ Faschinen	1	„	—	„
„ Bretter	9	„	—	„
„ Bretter und Metall	1	„	—	„
„ verschiedene Güter	15	„	88	„
„ Blei	2	„	—	„
„ Kleie	4	„	—	„
„ Faschinen	2	„	—	„
„ Öl	—	„	9	„
„ Mehl und Gerste	2	„	—	„
„ Hülsenfrüchte und Mehl	—	„	1	„
„ Mehl und Branntwein	—	„	1	„
„ Zucker und Branntwein	—	„	1	„
„ Granaten	—	„	1	„

mit Mehl und Öl	—	„	6	„
„ Branntwein	—	„	5	„
„ Mehl und Zucker	—	„	1	„
„ Branntwein und altes Eisen	—	„	4	„
„ altes Eisen	—	„	1	„
„ Weizen, Wein und Eisenwaren	—	„	1	„
„ Weizen und Öl	—	„	1	„
„ Zucker und Öl	—	„	2	„
„ Gerste und Kartoffelmehl	—	„	1	„
„ Branntwein und Öl	—	„	1	„
„ verarbeitetes Eisen	—	„	3	„
„ Mehl und Gerste	—	„	1	„
„ Mehl und Felle	—	„	1	„
	197	Kähne	147	Dampfer.

2. ganz befrachtet stromauf:

mit Roggen	8	Kähne	—	Dampfer.
„ Häute und Quebrachoholz	1	„	—	„
„ Mehl	1	„	—	„
„ Harz	1	„	—	„
„ Kohlen	18	„	—	„
„ Heringe	1	„	—	„
„ Koks	3	„	—	„
„ Häute	—	„	1	„
„ verschiedene Güter	5	„	2	„
	38	Kähne	3	Dampfer.

3. ganz entlöscht stromauf:

mit Pflastersteinen	36	Kähne	14	Dampfer.
„ Heringe	—	„	1	„
„ Salz	—	„	1	„
„ Eisenwaren und Pflastersteine	—	„	1	„
„ Pflastersteine und Wein	—	„	2	„
„ Eisenwaren	—	„	1	„
„ Mühlenfabrikate und Schmalz	—	„	1	„
„ Öl	—	„	1	„
„ Eisen und Roheisen	—	„	1	„
„ Granaten	10	„	—	„
„ Steinkohlen	41	„	—	„
„ Koks	1	„	—	„
„ Roheisen	1	„	—	„
„ Heringe und Häute	1	„	—	„

mit Eisen	2	„	—	„
„ Kleie	1	„	—	„
„ Maiskuchenmehl	1	„	—	„
„ Mais	3	„	—	„
„ verschiedene Güter	53	„	157	„
	150	Kähne	180	Dampfer.

4. ganz entlöscht stromab:

mit Kleie	171	Kähne	—	Dampfer.
„ Kleie und Ölkuchen	14	„	—	„
„ Steine	38	„	—	„
„ Faschinen	4	„	—	„
„ Gerste und Kleie	2	„	—	„
„ Rübkuchen	1	„	—	„
„ Kleie, Ölkuchen und Gerste	1	„	—	„
„ Weizen	14	„	—	„
„ Weizen und Gerste	3	„	—	„
„ Därme und verschiedene Güter	1	„	—	„
„ Brennholz	4	„	—	„
„ Bretter	2	„	—	„
„ Weiden	1	„	—	„
„ Weizen und Roggen	1	„	—	„
„ Roggenkleie und Buchweizen	1	„	—	„
„ Gerste	8	„	—	„
„ Roggen	7	„	—	„
„ Erbsen und Kleie	1	„	—	„
„ Roggen und Gerste	1	„	—	„
„ Weizen, Gerste und Erbsen	1	„	—	„
„ Weizen, Gerste, Erbsen und Lupinen	1	„	—	„
„ Roggen, Weizen und Gerste	7	„	—	„
„ Umzugsgut	1	„	—	„
„ Kaviar	1	„	—	„
„ Därme	—	„	1	„
„ Wolle	—	„	1	„
„ verschiedene Güter	2	„	5	„
	288	Kähne	7	Dampfer.

Nachweisung

der im Jahre 1905 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Tal. Tonnen à 1000 Kilogr.
A. Eingang.		
1. Soda	169,69	—
2. Salpeter, Salz und Schwefelsäure	1,65	—
3. Roh- und Brucheisen	340,—	—
4. Verarbeitetes Eisen aller Art	1722,30	—
5. Zement, Traß und Kalk	0,24	—
6. Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide	80,83	—
7. Andere Erze	18,48	—
8. Flachs, Hanf, Hede und Werg	13,36	—
9. Weizen und Spelz	54,86	2174,66
10. Roggen	425,29	951,41
11. Hafer	0,29	30,64
12. Gerste	0,10	1019,69
13. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	342,68	72,93
14. Ölsaat	2,40	—
15. Obst, frisches und getrocknetes	52,75	—
16. Glas und Glaswaren	45,29	—
17. Häute, Felle, Leder und Pelzwerk	198,61	—
18. Weiche Schnittware	46,58	382,70
19. Weiche Brennholzscheite	—	444,—
20. Reisig und Faschinen	—	235,31
21. Fastage, Fässer, Kisten und Säcke	120,94	1,99
22. Holzwaren und Möbel	44,29	9,92

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Tal. Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile	19,55	3,26
24. Bier	15,32	—
25. Branntwein	43,49	—
26. Wein	508,32	—
27. Heringe und Fische	1151,95	—
28. Mehl und Mühlenfabrike	1151,37	14842,49
29. Reis	483,76	—
30. Salz	162,48	—
31. Kaffee, Kaffeesurrogate und Kakao	262,80	—
32. Zucker, Melasse und Syrup	1145,10	—
33. Fette, Öle und Fette	1157,36	1,42
34. Petroleum uud andere Mineralöle	346,56	—
35. Weine, Steine und Steinwaren	5706,56	2126,—
36. Steinkohlen	7757,—	—
37. Koks	110,—	—
38. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	70,30	3,—
39. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	65,85	—
40. Wolle, roh	29,68	3,29
41. Alle sonstigen Gegenstände	2955,59	3229,41
Insgesamt	26823,67	25532,12
B. Abgang.		
1. Lumpen aller Art	20,32	—
2. Roheisen und Brucheisen	—	281,35
3. Verarbeitetes Eisen aller Art	—	118,95
4. Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide	—	2926,99
5. Andere Erze	—	136,85
6. Weizen und Spelz	—	428,07
7. Roggen	1145,97	554,26
8. Hafer	—	881,65
9. Gerste	—	931,42
10. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	—	364,29
11. Kartoffeln	—	0,70
12. Glas und Glaswaren	—	6,11

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg. Tonnen à 1000 Kilogr.	Zu Tal. Tonnen à 1000 Kilogr.
13. Häute, Leder, Felle und Pelzwerk . .	43,84	20,51
14. Harte Stämme	—	141,—
15. Weiche Stämme	—	150,—
16. Weiche Schnittware	—	1267,95
17. Reisig und Faschinen	—	200,—
18. Fastage, Fässer, Kisten und Säcke . .	—	13,23
19. Holzwaren und Möbel	—	3,50
20. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile	12,72	2,50
21. Branntwein	—	1118,89
22. Wein	—	64,78
23. Heringe auch Fische	210,—	2,92
24. Mehl und Mühlenfabrikate	55,—	6977,73
25. Reis	27,81	—
26. Kaffee, Kaffeesurrogate und Kakao . .	—	0,16
27. Zucker, Melasse und Syrup	—	16530,94
28. Fette, Öle und Fette	14,58	208,54
29. Petroleum und andere Mineralöle . .	—	156,58
30. Steine und Steinwaren	1,78	1187,70
31. Steinkohlen	2370,—	—
32. Koks	210,—	—
33. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt .	212,53	—
34. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	42,25	860,—
35. Wolle, roh	—	6,76
36. Alle sonstige Gegenstände	315,68	1787,84
Insgesamt	4682,48	37332,20

Nachweisung

der im Jahre 1905 auf den Stationen Thorn, Thorn—Uferbahn und Mocker abgesandten und eingegangenen Güter.

Bezeichnung der Güter	Hauptbahnhof Versand To.	Hauptbahnhof Empfang To.	Uferbahn Versand To.	Uferbahn Empfang To.	Mocker Versand To.	Mocker Empfang To.
Abfälle	113	25	—	—	—	—
Baumwolle, Baumwollabfälle	194	276	134,5	—	—	35
Bier	83,5	477,5	10	859,5	63	864
Blei, Mennige	38,5	11,5	—	13	—	3
Borke (Lohe), Gerbstoffe	11	—	317	—	—	—
Braunkohlen, rohe	0,5	—	—	—	—	—
Braunkohlenbriketts	103	176,5	—	150	—	—
Zement, Zementsteine und Platten	74	487	17	653	16,5	1046,5
Chemikalien, Drogen	222	157,5	35	—	—	—
Dachpappe	15,5	94,5	9,5	10	—	213,5
Künstliche Düngemittel	67	123,5	60,5	40	1072,5	1175
Natürliche Düngemittel	—	—	13	—	258,5	1135,5
Roheisen, Rohstahl	—	7	—	10,5	9	257,5
Altes Eisen, Brucheisen	981	34	104	—	235,5	441
Eisen und Stahl, façonniert	674	813	2387	3405,5	714,5	117,5
Eisenbahnschienen	219	462	388,5	36,5	—	12
Eiserne Eisenbahnschwellen	14	10	—	—	—	—
Achsen und Bandagen	48,5	16,5	2,5	—	—	—
Maschinen und Maschinenteile	1160	1258	16,5	44,5	341	490,5
Eiserne Röhren und Säulen	109	199,5	58	248	—	52,5
Eisen- und Stahldraht	169,5	580	29	331	—	—
Eisen- und Stahlwaren	1697	857	492,5	896	—	179
Sonstige Metallwaren	105,5	—	52	—	—	—
Eisenerz ohne Schwefelkies	17	—	—	—	—	—
Erde, Lehm, Mergel	3,5	20,5	—	—	—	—
Kies, Sand, Grand	51,5	353	—	—	5	22
Ton, Tonerde, Porzellanerde	92	32,5	—	—	30	40
Sonstige Erden	35	10	10	—	—	—
Kupfererz, Kupfersteine	—	22,5	—	—	—	—
Übrige Erze und Schlacken	12,5	—	—	—	—	—
Fische, Heringe	77	57	132,5	36	67	45
Flachs, Hanf, Hede, Werg	66	47,5	—	—	—	—
Fleisch und Speck	9	0,5	171,5	96	—	—
Garne und Twiste	288,5	203	2,5	—	—	—
Weizen und Spelz	168,5	152	487	71,5	99	10906
Roggen	1539,5	1715	342	1027	241,5	9973,5
Hafer	291	1292	541,5	446,5	404	1898,5
Gerste	3887	4341	584,5	1545,5	980	334,5
Hirse, Buchweizen, Hülsenfrüchte	1161,5	1624,5	859	294	112	375
Mais (Kukuruz)	1,5	—	151,5	10	—	—
Malz	—	60	—	70	—	110

Bezeichnung der Güter	Hauptbahnhof		Uferbahn		Mocker	
	Versand To.	Empfang To.	Versand To.	Empfang To.	Versand To.	Empfang To.
Lein- und Ölsamen	72,5	147,5	—	—	—	5
Andere Sämereien	248,5	262	95	79,5	9,5	42,5
Glas und Glaswaren	85	302	121	153	—	29,5
Häute, Felle, Leder, Pelz	107	93	278,5	68,5	188	9
Rund- (Stamm-) Holz	62	641,5	2468,5	253	—	—
Nutzholz	1201,5	2164	9457	1136	1219,5	540,5
Brenn- und Grubenholz	495,5	760	460	1790,5	50	138,5
Außereuropäisches Holz	11,5	30	61,5	—	—	—
Holzzeugmasse	—	50	—	—	—	—
Hopfen	19,5	34,5	—	—	—	—
Kaffee, Kaffeesurrogate, Tee	201,5	34	62,5	6,5	—	0,5
Kalk, gebrannter	40,5	470	—	1025	—	1236
Kartoffeln	168	304,5	22	—	411	10686
Knochen	—	9	—	—	152	—
Knochenkohle, Beinschwarz	9,5	10	—	—	—	—
Lumpen	366	247	9,5	20	463	1,5
Mehl, Mühlenfabrikate	695	334,5	542,5	506,5	11660,5	1723,5
Kleie, ohne Reiskleie	78712,5	96298,5	16077,5	295	5370,5	1645
Obst, Pflanzen, Gemüse	190,5	634,5	26,5	190,5	7,5	36
Öle, Fette	133,5	238	36,5	157	7,5	109
Ölkuchen und Ölkuchenmehl	2459,5	3808	328,5	11	13655	13402
Papier, Pappe	66,5	200	—	140,5	14,5	146
Petroleum, Mineralöle	371	753	—	233	574	818
Reis, Reismehl, Reiskleie	78	0,5	53	62	5	—
Röhren von Ton und Zement	759	56	—	176,5	114,5	66
Rüben, Zuckerrüben	—	78	—	—	—	1117,5
Rübenschnitze, Futterrüben	15	15	700,5	195,5	—	0,5
Rübensyrup, Melasse	27,5	20,5	25,5	298	353	812,5
Salpeter, Salpetersäure	0,5	15	2,5	—	—	140,5
Salz	1	53	10	393	—	137
Schiefer	—	—	5	—	—	61,5
Schwefelsäure	—	—	—	—	—	1
Soda, rohe	11	6	5	41	—	—
Soda, kaustische	—	—	—	—	—	10
Spiritus	—	183	—	329,5	4656,5	8492
Spirituosen, Branntwein, Essig	251	63	43	—	—	—
Stärke, Kartoffelmehl	21	103	10	234	617	90
Steine, einfach glatt behauen	104	224,5	43,5	258	—	136,5
Steine, gebrannte Ziegel usw.	16204,5	1031	174	511	5435,5	1909
Bruchsteine, rohe	—	97,5	—	—	—	—
Pflastersteine, Steinschrotten	60	3034,5	240	164,5	1040,5	—
Kalk- und Tuffsteine	1	—	—	10,5	—	131
Steinplatten, Bordsteine usw.	—	168	—	315	—	11
Steinkohlen	906,5	40255	291,5	20736,5	15	18412,5
Steinkohlenbriketts	10	125	—	60	—	94
Steinkohlenkoks	114	60	243	287	—	276
Tabak, roh, Tabaksrippen	—	2	10	—	—	—
Fabrizierter Tabak, Zigarren	—	3	—	—	—	—
Teer, Pech, Harz, Asphalt	34,5	15,5	27	10	5	71,5
Tonwaren, Porzellan	57	233	22,5	162	60,5	328
Torf, Torfstreu, Holzkohlen	5	62,5	—	22,5	—	51
Weine, Apfelwein, Most	66	105,5	34,5	34	5,5	—
Wolle aller Art, tierisch	468,5	518,5	62,5	14	24,5	—
Zink in Platten und Blöcken	20,5	5	4	50,5	—	—

Bezeichnung der Güter	Hauptbahnhof		Uferbahn		Mocker	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
	To	To.	To.	To.	To.	To.
Zucker, roh	—	200	200,5	13435,5	—	8645
Zucker, raffiniert	29,5	29	—	121,5	—	71
Spediteur-Sammelgut . . .	42,5	82,5	11	17	—	—
Butter, Eier, Käse, Brot . .	4	837,5	6	—	192	1,5
Bücher, Drucksachen	7	12,5	—	—	—	—
Emballage (gebrauchte) . . .	641	452,5	631,5	3	1862	485,5
Farben, Farberde	6,5	7	—	—	—	—
Holzwaren, neue Möbel . .	5,5	123,5	11	18	—	6
Heu	—	—	—	—	104,5	180,5
Stroh	—	16	—	2,5	100,5	69,5
Häcksel usw.	—	—	—	—	1637,5	146,5
Manufakturwaren	7,5	7	—	—	—	—
Mineralwasser	5,5	44	—	—	—	—
Gips, gebrannt u. gemahlen .	19	—	—	15,5	—	65,5
Übrige Güterarten	3061	5512	1309,5	728	1082	842,5
Insgesamt	122562	177679,5	41632	55065,5	55735	103158,5
	300241,5		96697,5		158893,5	

Viehverkehr.	Hauptbahnhof		Uferbahn		Mocker	
	Stück	Stück			Stück	Stück
Pferde, Fohlen, Esel	636	319			85	115
Ochsen, Stiere	235	162			5	47
Kühe, Rinder	307	252			524	1508
Kälber	9	37			71	159
Schafe, Lämmer	320	271			686	1521
Schweine	51862	54076			342	2996
Ferkel	10281	4833			846	168
Geflügel und sonstiges Vieh .	339219	293774			20904	27

Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe . . . . 285 281 Personen.
" " " " Stadtbahnhofe . . . . 226 146 "
" " " " Mocker . . . . 35 921 "

Verkehr auf der Uferbahn im Jahre 1905.

Monat	Beladene Waggons gingen ein	Beladene Waggons gingen aus	Zusammen
Januar	398	179	577
Februar	346	165	511
März	398	255	653
April	359	450	809
Mai	388	354	742
Juni	315	387	702
Juli	367	250	617
August	474	362	836
September	443	341	784
Oktober	917	391	1308
November	1173	554	1727
Dezember	663	239	902
Im ganzen	6241	3927	10168

Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, die im Jahre 1905 über Gollub und Leibitsch von Rußland eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

	über Gollub:	über Leibitsch:
Januar	—	—
Februar	—	—
März	—	20,2 Tonnen Erbsen.
April	—	—
Mai	20,2 Tonnen Weizen.	—
Juni	—	—
Juli	—	—
August	—	—
September	—	10,1 Tonnen Gerste.
Oktober	—	20,1 Tonnen Gerste.
November	—	—
Dezember	—	10,1 Tonnen Gerste.

Mitglieder der Handelskammer im Jahre 1905.

Aus dem Stadt- und Landkreise Thorn.

C. Dietrich, Präsident.
H. Rawitzki, Vizepräsident.
H. Asch.
C. Berendes.
A. Born.
O. Guksch.
J. Houtermans.
A. Kittler.
P. Laengner.
M. Roth.
Herm. F. Schwartz sen.
D. Wolff.

Aus dem Kreise Culm.

Dr. Henatsch.
W. Schultze.

Aus dem Kreise Briesen.

R. Bauer.
J. Mayer († 8. 2. Durch Ersatzwahl vom 23.11. **M. Michalowitz**).

Aus dem Kreise Löbau.

C. Cohn.
C. Landshut.

Aus dem Kreise Strasburg.

C. Majewski.
E. Wagner.

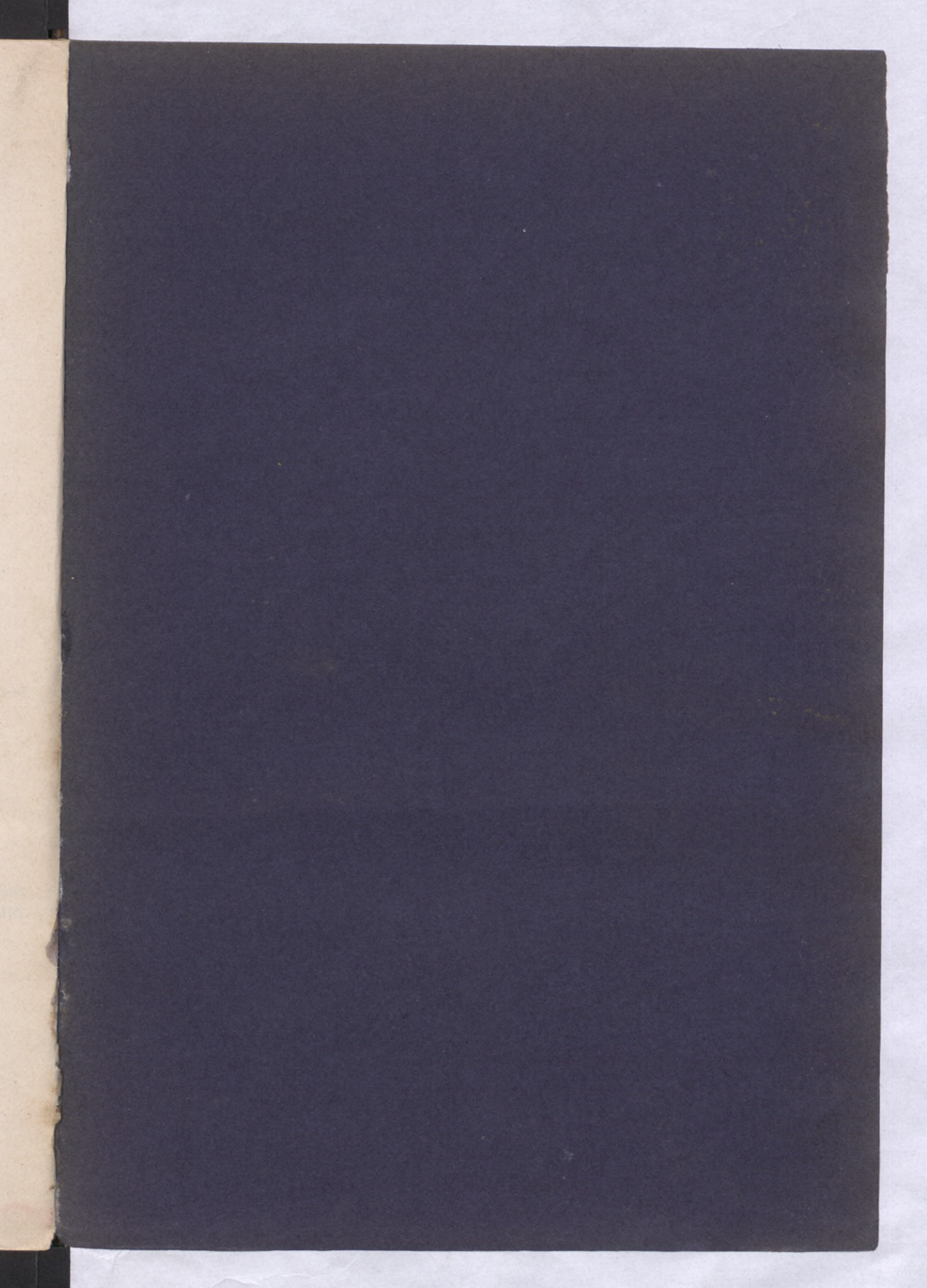
Sekretär **E. Voigt.**

Mitglieder der Sachverständigen-Kommissionen im Jahre 1905.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:
G. Gerson, M. Mallon, H. Rawitzki, St. Reichel und **D. Wolff.**
2. für Manufaktur-, Kurz-, Glas- und Galanteriewaren:
Max Cohn, Adolph Leyser, Adolph Lewin, L. R. Puttkammer. und **Georg Sternberg.**
3. für Kolonialwaren, Öle, Chemikalien, Spiritus und Weine:
Hugo Claaß, Herm. Dann, Leopold Hirschberg, Albert Land, und **R. Rütz.**
4. für Leder, Wolle und Rohprodukte:
S. Wiener und **D. Wolff.**
5. für Eisen, Stahlwaren, Zement, Kohlen und Kalk:
C. Dietrich, A. Rittweger, F. Zährer.
6. für Holz:
L. Gąsiorowski, Joh. Houtermans, H. Illgner.
7. für Ziegeln, Tonwaren und Steine:
J. Grosser, E. Sittenfeld und **Joh. Schnibbe.**

Vereidigter Handelsmakler: **Paul Engler** (Thorn).
Vereidigte Holzmesser: **Daniel Wanzel** (Thorn) u. **Robert Hellwig** (Thorn).
Vereidigter Wäger: **Manfred Kiber** (Thorn).
Vereidigte Probenehmer für Zucker und Melasse:
Fr. Preuß (Culmsee), **J. Springer** (Culmsee), **Wilh. Kauffmann** (Thorn) und **Dagobert Gerson** (Thorn).
Vereidigter Dispacheur: **Dagobert Gerson** (Thorn).
Vereidigter Handelschemiker: **Dr. Ernst Rogner** (Thorn).

Inhalts-Verzeichnis.






x·rite
colorchecker CLASSIC
mm